

(K)ein Wunder, dass es uns noch gibt

100 Jahre Gesellschaft der Ingenieure des Öffentlichen Verkehrs 1910-2010

Monograph**Author(s):**

Willich, Andreas; Meiner, Hans; Spühler, Markus; Wiggenhauser, Heinz; Danuser, Reto; Kauer, Thomas; Neuhaus, Werner; Hürlimann, Gisela; Hiestand, Manuel; Schneeberger, Paul; Marongiu, Claudio; Schmid, Thomas; Weidmann, Ulrich; Kläy, Max; Ebnetter, Franz; Rickli, Heinz; Willi, Urs B.; Harnik, Marie-Louise; Hürlimann, Rolf

Publication date:

2010

Permanent link:

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000041123>

Rights / license:

In Copyright - Non-Commercial Use Permitted

Originally published in:

IVT Schriftenreihe 149

Inhaltsverzeichnis

Vorwort
Grussbotschaft des KVöV

1	Einleitung und Überblick	
	Einleitung	06
	Schlaglichter auf ein Jahrhundert und Meilensteine in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs	08
	Aus der Vereinsgeschichte	16
2	Was	
	Die Gdl, der «Spinnerclub» und der Taktfahrplan	30
	Die «Goldene Schiene»	48
3	Wer	
	Bleibendes geschaffen: Sechs berühmte Köpfe	60
	Drei Biografien als Spiegel der Arbeitswelt von Eisenbahn-Kaderleuten	73
4	Wie	
	(Un-)bequem zwischen Stuhl und Bank	84
	Zukunft(sfähige) Gdl	100
	www.gdi-adi.ch	102
5	Das Umfeld	
	Die Bahn in der Schweiz von 1975 bis 2010	106
6	Und jetzt?	
	(Un-)erfüllte Erwartungen	141
	Aktualität und Ausblick	152
7	Anhang	
	Gdl-Adl Veranstaltungen:	
	Delegiertenversammlungen und Generalversammlungen	172
	Fachtagungen und Auslandsexkursionen	180
	Hauptchargen im Zentralvorstand	190
	Gdl-Statistik	194
	Verantwortliche für Texte und Fotos	197
	Schlusswort und Dank	201

Abkürzungsverzeichnis
Bildnachweis

Klappe hinten

Vorwort

Vor 100 Jahren, nur acht Jahre nach der Betriebsaufnahme der SBB und ein Jahr nach Übernahme der Gotthardbahn, wurde unsere traditionsreiche Gesellschaft von 116 im SBB-Dienst stehenden Ingenieuren gegründet mit dem Ziel, «die kollegialen Beziehungen unter ihren Mitgliedern zu pflegen und die Standesinteressen nach allen Richtungen, sowohl in ethischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht zu wahren und zu fördern». In den vergangenen 100 Jahren haben sich die Schweizer Bahnen gewaltig verändert und entwickelt; zwar wurde das Netz nicht mehr wesentlich erweitert, aber die beförderte Verkehrsmenge hat sich in der Zwischenzeit verzehnfacht. Alle grossen technischen, betrieblichen und verkehrlichen Neuerungen und Innovationen dieser 100 Jahre, wie die Elektrifizierung, die Ausrüstung des Netzes mit modernen Sicherungsanlagen, die Leistungssteigerung und Rationalisierung des Betriebes sowie die Einführung des Taktfahrplans und von Bahn 2000 wurden von unseren Mitgliedern entwickelt und entscheidend mitgestaltet. Die Gdl hat diese Weiterentwicklung der Bahn dank ihrem Netzwerk über alle Bereichs-, Abteilungs-, Divisions- und Unternehmensgrenzen hinaus gefördert und unterstützt.

Anfänglich waren in der Gdl nur Ingenieure zugelassen, bald folgten die Architekten und zu Beginn des Zweiten Weltkriegs auch alle andern Akademiker. Seither sind meist über 90% der SBB-Hochschulabsolventen, vom jungen Ingenieur bis zum Generaldirektor, Gdl-Mitglied. Als Folge der Unternehmens- und Bahnreform wurde 1999 die «gewerkschaftliche Interessenvertretung» der Mitglieder an den neu gegründeten Kaderverband des öffentlichen Verkehrs (KVöV) abgetreten. Deshalb konnte vor wenigen Jahren der Mitgliederkreis auf den gesamten öffentlichen Verkehr erweitert werden. Gemäss den heutigen Statuten bezweckt die Gdl «die Förderung des Austauschs von Fachwissen und Innovationen im öffentlichen Verkehr sowie die Pflege von kollegialen Beziehungen unter ihren Mitgliedern über organisatorische Nahtstellen hinweg». Gerade in einer Zeit der Liberalisierung und Globalisierung

erfüllt die GdI somit einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung und Förderung der integrierten Bahn. So hilft die GdI dank ihrem Netzwerk und den vielfältigen Erfahrungen der über 900 Mitglieder, dass sich junge Hochschulabsolventen rasch im öffentlichen Verkehr zurechtfinden. Mit dem Besuch der regionalen und nationalen Veranstaltungen oder der Teilnahme an einer der teilweise legendären Auslandsexkursionen fühlen sich die Neumitglieder bei der GdI in kürzester Zeit zu Hause.

In der vorliegenden Festschrift wird die Geschichte der GdI von einem grossen Autorenteam unterhaltsam und vielfältig präsentiert. Persönliche Erlebnisse und Erfahrungen, aber auch umfangreiche Recherchen in unserem vom Archivar bestens betreuten Archiv sind die Grundlage für die verschiedenen Kapitel. Eine wertvolle Ergänzung zu den Beiträgen unserer Mitglieder bilden die von Historikern verfassten Kapitel; bekanntlich ist die professionelle Geschichtsschreibung nicht immer mit der Erinnerung an die selbst erlebte Vergangenheit identisch. Die GdI-Präsidenten danken allen Autoren, dem Redaktionsteam und dem Grafiker für ihre grosse Arbeit und freuen sich über das gelungene Werk.

Andreas Willich und Hans Meiner,
Co-Präsidenten GdI

Grussbotschaft des Kaderverbands des öffentlichen Verkehrs KVÖV

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV grüsst und beglückwünscht die Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs zu ihrem 100. Geburtstag.

Es geht uns in unserer immer schnelllebigeren Zeit mehr und mehr wie den Amerikanern, die alles, was seit länger als zwanzig Jahren Bestand hat, ehrfürchtig bestaunen. Mit dem Staunen einher geht aber auch die Frage, welche Relevanz eine Institution nach 100 Jahren hat. Für den KVÖV ist klar: ohne Gdl gäbe es keinen KVÖV. Die Anliegen der beiden Vereinigungen sind verschiedenen und doch gleich. Beide wollen die Interessen ihrer Mitglieder wahren und helfen, Netzwerke zu knüpfen und im Berufsalltag Unterstützung zu bieten. Diese Ziele sind auch heute unbestritten und genau so wichtig wie während der ganzen Geschichte der beiden Organisationen.

Während die Gdl mehr die fachlichen Aspekte betont, steht für den KVÖV der Auftrag im Vordergrund, die Interessen seiner Mitglieder, die ja vielfach auch Mitglieder der Gdl sind, gegenüber den Arbeitgebern (Beispiel: Mitwirkung bei Anstellungen nach OR) und zunehmend einer mitbestimmenden Öffentlichkeit zu vertreten (Beispiel: Mitwirkung des Bundes bei der Pensionskassenfrage oder die Position des öV zur Initiative gegen Giga-Trucks).

Die Herausforderungen für die Zukunft sind ebenfalls für beide Vereinigungen ähnlich: wie sichern wir den Nachwuchs in einer Zeit, wo sich das Individuum zunehmend ins Private zurückzieht? Wie finanzieren wir unsere Tätigkeiten und vor allem die wachsenden Informations- und Kommunikationsbedürfnisse?

Der KVÖV ist bestrebt, mit der Gdl weiterhin zusammen Synergien zu entwickeln und zu nutzen, um auch für die nächsten 100 Jahre gemeinsam erfolgreich zu sein.

Markus Spühler
Präsident KVÖV

Heinz Wiggenhauser
Kommunikation & Marketing
KVÖV

1

Einleitung

Jede Reportage stellt W-Fragen und versucht sie zu beantworten – wann, was, wer, wie, wozu. Mit der vorliegenden Festschrift ist es nicht anders, nur der betrachtete Zeitraum ist für eine einfache Reportage etwas lang. In hundert Jahren verändern sich das Umfeld und die Gesellschaft – und auch die Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI) ist nicht mehr die gleiche wie zur Zeit der Gründung im Jahr 1910. Sie hat sich den Veränderungen angepasst, und nur deshalb gibt es sie wohl heute noch. Grund genug also, um mit dieser Jubiläumsschrift die Entwicklung der GdI zu beleuchten. Das Schwergewicht liegt dabei auf den letzten fünfundzwanzig Jahren, erstens, weil es bereits zum 75-Jahr-Jubiläum im Jahr 1985 eine Festschrift gegeben hat, und zweitens, weil die Quellen trotz eines gut geführten Vereinsarchivs für weiter zurückliegende Ereignisse spärlich sind und auch nur noch wenige Zeitzeugen interviewt werden können.

Hektometertafeln sorgen dafür, dass jeder Ort entlang einer Bahnstrecke eindeutig identifiziert werden kann. Auch unsere hundert Jahre haben wir in mehrere Abschnitte eingeteilt, damit der Kontext, in dem die GdI agiert hat, besser verständlich wird. Die geschichtlichen Ereignisse und die Entwicklungen bei der Eisenbahn, speziell bei den SBB, sind hier über die letzten hundert Jahre zusammengefasst.

Nach einem «Überblick» über die Vereinsgeschichte auf dem Hintergrund der weiteren historischen Entwicklung und der Meilensteine in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz werden neuere Themen behandelt.

Im Kapitel 2 «Was» werden zwei Aktivitäten der GdI exemplarisch herausgepickt: Neben den Vorträgen, Besichtigungen und Reisen hat die GdI ihren Mitgliedern auch immer die Möglichkeit zum Ideenaustausch über die Grenzen der eigenen Aufgaben und Abteilung hinaus geboten. Besonders ausgeprägt wurde dieser Gedanke mit dem Spinnerclub umgesetzt, dem deshalb ein eigener Beitrag gewidmet ist.

Die GdI hat sich auch das Ziel der Förderung des öffentlichen Verkehrs auf die Fahnen geschrieben. Aus Anlass des letzten Jubiläums wurde deshalb die «Goldene Schiene» gegründet,

die seither regelmässig als Preis für besondere Verdienste für den öffentlichen Verkehr vergeben wird.

Ein Was gibt es nur, wenn ein Wer es tut, und ein Verein lebt vom Engagement seiner Mitglieder. Deshalb werden im Kapitel 3 ‹Wer› einige berühmte Mitglieder vorgestellt, und stellvertretend für fast tausend andere wurden drei möglichst unterschiedliche Personen zu ihrer Arbeit und zu ihrem Verhältnis zur Gdl interviewt.

Wie bewegt man sich im Spannungsfeld zwischen Kaderfunktionen und verbandspolitischer Tätigkeit, wie passt sich der Verein den geänderten Rahmenbedingungen an, und wie entstand der Internet-Auftritt? Diese Fragen werden im Kapitel 4 ‹Wie› vertieft.

Wozu das Ganze? Im Kapitel 5 ‹Das Umfeld› wird noch einmal genauer dargelegt, wie es der Bahn in der jüngeren Zeit ergangen ist. Nicht nur die Gdl, auch die Bahn hat ihre Höhen und Tiefen erlebt.

‹Und jetzt?› lautet die Frage des inhaltlichen Schlusskapitels 6. Darin betrachten einige der Autoren, die bereits in der Jubiläumsbroschüre von 1985 mitgewirkt hatten, ihre vor fünfundzwanzig Jahren verfassten Ausblicke aus heutiger Sicht, und schliesslich soll (trotzdem) wieder einmal ein Blick in die Zukunft gewagt werden.

Last but not least folgt im 7. Teil ein gewichtiger Anhang mit Listen der Vereinsaktivitäten seit 1910 und der Mitgliederentwicklung der Gdl. Diese Angaben und Zahlenreihen sind von bleibendem Wert, wurden sie doch für den vorliegenden Zweck zum ersten Mal systematisch inventarisiert.

Als Mitglieder des Redaktionsteam dieser Jubiläumsschrift wünschen wir allen Leserinnen und Lesern eine interessante, bereichernde und natürlich auch vergnügliche Zeitreise.

Reto Danuser, Thomas Kauer, Werner Neuhaus,
Urs B. Wili sowie für die wissenschaftliche Begleitung
Gisela Hürlimann

Schlaglichter auf ein Jahrhundert und Meilensteine in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs

GISELA HÜRLIMANN UND
WERNER NEUHAUS

1910–1920 Im Gründungsjahr der GdI befinden wir uns am Ende einer äusserst dynamischen Epoche, die in den späten 1880er-Jahren begann. Die Schweiz wird zu einem Einwanderungsland, das Zeitalter der Zweiten Industriellen Revolution setzt ein mit den Leitsektoren Eisenbahn, Maschinenbau, Chemie und Elektrizität und die Städte erfahren ihr bislang grösstes Wachstum. Das betrifft sowohl ihre räumliche Ausweitung wie auch ihre Assanierung und Modernisierung. Ein Merkmal davon ist auch der Einsatz von Strassenbahnen (Trams). Um 1910 lebt bereits über ein Viertel der Schweizer Bevölkerung in Städten. Die politische Entwicklung hält mit dem starken Wachstum von Industrie und Bevölkerung allerdings kaum mit. Die wachsende soziale Unrast findet ihren Ausdruck in einer Verhärtung des sozialen Klimas und in klassenkämpferischen Auseinandersetzungen. Der Erste Weltkrieg (1914–1918), aus dessen Kriegshandlungen sich die Schweiz heraushalten kann, wird zur Zerreissprobe. Enorme Teuerungswellen bei sinkenden Löhnen, verzögerte Sozialreformen und harte Armeeinsätze gegen Demonstrationen begünstigen ein Klima, das sich im November 1918 im Landesgeneralstreik zuspitzt, den auch zahlreiche Eisenbahner mittragen. In der Folge wird die Forderung nach einem Proporzwahlrecht 1919 umgesetzt, während AHV und Frauenstimmrecht noch keine Mehrheit finden.

1910–1920 Im Gründungsjahr der GdI kann die Berninastrecke durchgehend befahren werden. Ein Jahr später erfolgt der Durchschlag des Lötschbergtunnels und ein weiteres Jahr später kann mit der Bahn die 3454 m ü. M. hohe Station Jungfrauoch erreicht werden. Während die Lötschbergbahn bereits durchgehend mit 15 kV 16 2/3 Hz betrieben wird, beschliessen die SBB gegen Ende 1913 die Elektrifikation ihrer Hauptlinien. Im November 1918 legt ein Generalstreik den Bahnverkehr lahm, während kurz darauf der Kohlenmangel zu drastischen Fahrplaneinschränkungen zwingt. An Sonntagen fahren praktisch keine Züge mehr, während an Werktagen rund ein Viertel der Zugkilometer eingespart wird. 1919 erscheint die erste Ce 6/8-Lokomotive («Krokodil») und zwischen Bern und Thun wird elektrisch gefahren.

1920–1930 Die während Jahren vergeblichen Bemühungen um eine internationale Friedensordnung fanden in der Parole «Nie wieder Krieg» und in der Gründung des Völkerbundes 1920 in Genf ihren kurzzeitigen Höhepunkt. Der politisch umstrittene Beitritt zum Völkerbund führte die Schweiz zu einem offeneren und aktiveren Neutralitätsbegriff, von dem sie Mitte der 1930er-Jahre mit dem Konzept der integralen Neutralität wieder abrücken sollte. Auch wenn die Schweiz, wie

andere Länder, 1920/21 eine Nachkriegskrise mit erheblicher Arbeitslosigkeit erfährt, geht es dem Land vergleichsweise gut: Etliche Industrie- und Dienstleistungszweige – wie etwa Banken und Versicherungen – konnten im Krieg ihren Marktanteil erhöhen. Die niedrigen Steuern in der Schweiz ziehen Firmen und vermögende Privatpersonen aus den Nachbarländern an, die nun von ihren Regierungen zur Finanzierung der Kriegskosten herangezogen werden. Aus der Kohleknappheit für die Verkehrsversorgung im Krieg zieht man entsprechende Lehren und setzt nun forciert auf die Erschliessung von Flüssen und Gebirgsgewässern für die Elektrizitätserzeugung und die Bahnelektrifizierung. Ab etwa 1923 boomt die Wirtschaft wieder und die «Goldenen Zwanziger» Jahre werden zum Inbegriff der technischen, künstlerischen und sozialen Innovationen. Das gilt auch für den schweizerischen Detailhandel, wo das Auftauchen von Gottlieb Duttweilers Migros-Wagen ab 1925 einen Preissenkungs- und Rationalisierungsschub auslöst. Während die Frauen in vielen anderen Ländern die vollen politischen Rechte erhalten, bleibt die Gleichberechtigung hierzulande auf halbem Weg stecken und beschränkt sich zunächst auf eine Zunahme der ausserhäuslichen Erwerbstätigkeit. Politisch haben die Bauern und die ländliche Schweiz, im Verbund mit den bürgerlichen Parteien, ein stärkeres Gewicht als die immer bedeutendere Industriearbeiterschaft und ihre Vertreter.

1920–1930 Bereits 1922 können die Züge zwischen Luzern und Chiasso durchgehend elektrisch verkehren. Der im gleichen Jahr gegründete Internationale Eisenbahnverband (Union internationale des chemins de fer UIC) fördert die länderübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Bahnen. Auf Anfang 1924 erfolgt eine tiefgreifende Reorganisation der SBB (es soll nicht die letzte sein!). Die Kreise Basel und St. Gallen werden aufgehoben, so dass bis Ende 1998 drei Kreisdirektionen bestehen. Die Hauptwerkstätten werden neu direkt der Generaldirektion unterstellt. Nachdem schon 1921 die erste von total 114 Ae 3/6^l abgeliefert wird, folgt 1927 die erste von 127 Ae 4/7-Lokomotiven. Mit der Schliessung der Lücke zwischen Romont und Bern kann ab Mai 1927 zwischen dem Genfersee und dem Bodensee durchgehend elektrisch gefahren werden.

1930–1940 Das Jahrzehnt der Extreme stellt auch die Schweizer Gesellschaft vor grosse Herausforderungen: Die Weltwirtschaftskrise in der Folge des Börsenkrachs von 1929 erreicht unser Land erst 1931/32 mit voller Wirkung, führt dann jedoch ebenfalls zum Elend der Arbeitslosigkeit. Die Krisenerfahrung und die politische Radikalisierung in anderen Ländern (Faschismus in Italien seit den 1920er-Jahren, Sieg der Nazis 1933) bewirken hierzulande ebenfalls eine Polarisierung etwa zwischen den «Frönlern» und den Linken sowie demokratisch gesinnten Kräften. Allerdings wird diese Polarisierung im Rahmen der «Geistigen Landesverteidigung» und verschiedener Krisenbekämpfungsmassnahmen (Abwertung des Frankens 1936, Arbeitsbeschaffungsmassnahmen, Rüstung) ab Mitte der 1930er-Jahre zunehmend überwunden. Ein Ausdruck des politischen Schulterchlusses ist das so genannte Friedensabkommen in der Metall- und Maschinenbauindustrie von 1937. Anders als 1914 ist die Schweiz auf den Kriegsausbruch von 1939 kriegswirtschaftlich gut vorbereitet, so dass es weder zu Hungerdemonstrationen, noch zu grossflächigen Streiks kommt. Die im Mai 1939 eröffnete Landesausstellung in Zürich, die

«Landi», wird zum Symbol des Zusammengehörigkeits- und Widerstandsgefühls gegen die äussere Bedrohung (und ist auch für die SBB ein Riesenerfolg).

1930–1940 Seit 1930 verkehrt im Sommer der Glacier-Express zwischen Chur und Zermatt. Zwischen Bern und Thun werden Versuche mit der Zugsicherung «Signum» durchgeführt. Kurz darauf kann die erste lafachsenlose Elektro-Streckenlokomotive für Personen- und Güterzüge bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der EBT-Gruppe eingesetzt werden. Die Schweizerische Industrie-Gesellschaft in Neuhausen am Rheinfall (SIG) baut den ersten geschweissten Leichtstahlwagen. Die 1935 auftauchenden Roten Pfeile haben bis heute nichts von ihrer Faszination eingebüsst. Ab 1936 verkehren zwischen Zürich und Genf die ersten Leichtschnellzüge, die ein Jahr später mit einem Buffetwagen ergänzt werden. 1939 wird rechtzeitig auf die Landesausstellung in Zürich hin die Doppellokomotive Ae 8/14 abgeliefert.

1940–1950 Die Schweiz bleibt während des gesamten Zweiten Weltkriegs militärisch neutral und geht praktisch unbeschadet aus dieser Katastrophe heraus. Sie schafft es auch, ihre «Humanressourcen» zeitlich passend sowohl für den Militärdienst wie für Industrie und Landwirtschaft (Anbauschlacht) einzusetzen. Was den meisten einheimischen Zeitgenossen wirtschaftlich und gesellschaftlich klug erscheint, wird gegen Ende des Krieges und vor allem danach zunehmend kritisiert: Die grosszügige wirtschaftliche Kooperationsbereitschaft mit dem Dritten Reich (Export auch von Kriegsmaterial, Goldtransaktionen, Gütertransit Deutschland–Italien), die restriktive Flüchtlingspolitik und die auf Schweizer Banken verbliebenen nachrichtenlosen Vermögen werfen dunkle Schatten auf das Image der neutralen Schweiz. Innenpolitisch findet der politische Schulterschluss 1943 in der Integration der Sozialdemokratie in den Bundesrat seine Fortsetzung, vor allem aber in der nun endlich mehrheitsfähigen Verabschiedung einer Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) im Jahr 1947. Im schon bald sich abzeichnenden «Kalten Krieg» zwischen den ehemaligen Westalliierten und dem kommunistischen Osteuropa schlägt sich die neutrale Schweiz ideologisch klar auf die Seite des Westens.

1940–1950 Der Zweite Weltkrieg bringt den Bahnen das faktische Transportmonopol. Gütertransporte zwischen Deutschland und Italien lösen noch Jahre später heftige Diskussionen aus. 1941 wird als erste Gasturbinenlokomotive der Erde die SBB-Lok Am 4/6 1101 getestet. Die Brünig-Bahn führt die +GF+-Kupplung ein. 1944 wird die erste Weichenheizung installiert und der erste selbsttragende Leichtmetall-Eisenbahnwagenkasten gebaut. Zudem gelingt es der BLS, mit der Lok Ae 4/4 eine lafachsenlose Hochgeschwindigkeitslokomotive konstruieren zu lassen. Im Jahr 1948 fasst bei den SBB mit der Re 4/4 erstmals die sitzende Bedienung auf einer Lokomotive Fuss. 1949 kann in Luzern die erste Rangierfunkanlage des Typs «Autophon» in Betrieb gehen.

1950–1960 Dank Marshall-Hilfe, der Koreakrieg-Rüstungskonjunktur und dem Wiedererstarben des Freihandels boomt die europäische Wirtschaft stärker und länger als vermutet. Auch für die Schweiz sind die 1950er ein wirtschaftlich «goldenes» Jahrzehnt, in dem breite Volksschichten erstmals zu jenem Wohlstand gelan-

gen, der für die Entstehung einer modernen Konsumgesellschaft wesentlich ist: Autos – seit 1958 auch Autobahnen –, Fernseher, Kühlschrank, Ferien und Freizeitkonsum – all diese Errungenschaften gehen auch einher mit einem neuen Lebensstil, der von vielen als «Amerikanisierung» gefeiert oder kritisiert wird. Anders als in anderen OECD-Ländern bleibt in der Schweiz der Anteil der Erwerbstätigen, die in Industrie und Gewerbe arbeiten, vorläufig höher als der Anteil von in der Dienstleistungsbranche Tätigen. Das starke Wachstum von Wirtschaft, Bevölkerung und Wohlstand löst eine enorme Nachfrage nach zusätzlichen Infrastrukturen wie Schulen, öffentlichen Anlagen, Strassen und Wohnungen sowie nach zusätzlichem industriellem Output aus. Diese Nachfrage kann vor allem dank der wieder zunehmenden Immigration von Arbeitskräften befriedigt werden. Damit wird aber auch wieder ein neues soziales Problemfeld geschaffen. Politisch findet 1959 die schweizerische Konkordanzdemokratie einen für die nächsten 34 Jahre gültigen Schlüssel in der Zusammensetzung des Bundesrates gemäss der so genannten «Zauberformel».

1950–1960 Die Massenmotorisierung und der Autobahnbau setzen dem öffentlichen Verkehr sehr zu. Mit der Ablieferung von 12 Gotthardlokomotiven des Typs Ae 6/6 ab 1952 kann die elektrische Traktion revolutioniert werden, da Reisezüge und Güterzüge mit dem gleichen Loktyp und damit mit der gleichen Geschwindigkeit befördert werden. Ab 1956 erscheinen die ersten Einheitswagen EW I. Ins gleiche Jahr fällt der Übergang auf das Zwei-Klassen-System. Da sich die europäischen Bahnen nicht auf einen einheitlichen Fahrzeugtyp einigen können, setzen ab 1957 verschiedene Bahnverwaltungen eigene TEE-Züge ein. Die Wagen weisen erstmals Tunnelübergänge auf. 1959 werden die Oberbau-Werkstätte in Hägendorf und das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern eröffnet.

1960–1970 Die Schweiz zählt 1960 über 5 Millionen Einwohner/innen und der wirtschaftliche Boom hält weiter an. Gleichzeitig findet seit den frühen 1960ern auch eine Auseinandersetzung über die Planbarkeit von Wirtschaft und Gesellschaft statt. Ein Ausdruck davon ist die Expo 1964, an der die sozialen Zukunftsentwürfe allerdings hinter der technischen Modernisierung zurückbleiben. Im gleichen Jahr wird auch die ungezügelte Bauwut beklagt. Bäuerliche und genossenschaftliche Kreise engagieren sich gleichzeitig gegen die Bodenspekulation, 1969 wird der Wille zur Raumplanung in der Bundesverfassung verankert, während die natürlichen Ressourcen durch Lärm und Gewässerverschmutzung beeinträchtigt werden. Das «helvetische Malaise» (Max Imboden 1964) der von vielen Zeitgenossen festgestellten geistigen Enge und Stagnation soll auch mittels einer Totalrevision der in die Jahre gekommenen Bundesverfassung überwunden werden, wobei dieses von Kurt Furgler geleitete Grossprojekt erst 1999 seinen Abschluss finden wird. Angestossen vom intellektuellen Nonkonformismus (Max Frisch und andere) und inspiriert vom internationalen Protest gegen den Vietnamkrieg, für die Befreiung der Dritten Welt, für universitäre Reformen und gegen konservative Wertvorstellungen, entwickelt sich auch in der Schweiz eine 68er-Bewegung, die vielfältigen Widerhall findet. In Verwaltung, Unternehmen, Politik und Medien führen die 68er einen allmählichen Generationenwechsel herbei.

1960–1970 Mit der Elektrifizierung der Strecken Oberglatt–Niederweningen und Cadenazzo–Luino ist das ganze SBB-Netz 1960 mit dem Fahrdraht überspannt. In Bern werden 1961 zwei EDV-Grossanlagen (IBM 7070 und 1401) in Betrieb genommen; als erste Vierstromzüge der Erde fahren die SBB-TEE-Züge in Chiasso ohne Zwischenhalt über die Grenze. Seit 1964 sorgt zwischen Erstfeld und Chiasso der Zugfunk für eine verbesserte Kommunikation mit dem Lokomotivführer. Nach dem Grossanlass der Expo können Ende 1964 alle noch vorhandenen zwei- und dreachsigen Personenwagen ausrangiert werden. Kurz darauf erscheint mit dem «Goldküsten-Express» das erste Triebfahrzeug mit Geschwindigkeitssteuerung. Seit 1968 können Senioren ein vergünstigtes Halbtaxabonnement beziehen.

1970–1980 1971 gelingt endlich die Einführung des eidgenössischen Wahl- und Stimmrechts für die Schweizer Frauen. Kurz zuvor, 1970, findet die «Ausländerfrage» mit der recht knapp verworfenen Schwarzenbach-Initiative gegen die angebliche «Überfremdung» durch italienische Gastarbeiter ihren Auftakt als bis heute beliebtes Abstimmungs- und Wahlthema. Die wirtschaftliche Hochkonjunktur kühlt sich zu Beginn der Siebzigerjahre und in der Folge des Übergangs zu flexiblen Wechselkursen allmählich ab. Im Kontext der Nahostkrise kommt es ab 1973 schliesslich zu einer Rezession. Der weltweite Erdölpreisschock mit drei autofreien Sonntagen hat kurzzeitig auch in der Schweiz heftige Auswirkungen auf die Export- und die Verkehrsnachfrage. Eine grössere Arbeitslosigkeit kann auf Kosten der «Gastarbeiter» und auch von Frauen, die an den Herd zurückkehren, vermieden werden. Deutlich werden nun auch die Folgekosten der früheren Boomjahre: Die Zersiedelung und Asphaltierung der Schweiz schreiten voran und der Strassenverkehr fordert immer mehr Todesopfer. Ein Gegentrend hat bereits eingesetzt: So wird 1971 der Umweltschutz in der Bundesverfassung verankert und die wachstumskritischen Prognosen des «Club of Rome» stossen auch hierzulande auf Echo. Ausdruck des neuen Umweltschutzbewusstseins sind sowohl die Anti-AKW-Bewegung wie auch die 1979 erfolgte Gründung des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS). Die 1970er-Jahre sind auch das Zeitalter der politischen Grossplanung, wie sie etwa in der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) von 1972 bis 1977 ihren Ausdruck findet.

1970–1980 1971 erscheint die erste SBB-Lokomotive mit statischen Umrichtern. Die ab 1972 erprobten und ab 1975 zwischen Genf und St. Gallen eingesetzten klimatisierten Swiss-Express-Wagen sind mit der automatischen Kupplung versehen und für die Neigetechnik vorbereitet. Ab 1972 funktioniert die elektronische Platzreservierung im internationalen Verkehr. 1973 fahren die ersten Vorortsbahnen in Bern und Basel kondukteurlos. Als erste bedeutende SBB-Neubaustrecke erlaubt die 1975 eröffnete Heitersberglinie eine bedeutende Fahrzeitverkürzung auf der Paradestrecke von Zürich nach Bern. Während 1976 die europäischen Bahnen auf die Einführung der automatischen Kupplung verzichten, kann im gleichen Jahr der erste automatische Rangierbahnhof der Schweiz (Basel II) in Betrieb gehen.

1980–1990 Die Sensibilisierung für Umwelthanliegen führt ab 1983 zur für den öffentlichen Verkehr folgenreichen Debatte um das Waldsterben. Auch Ereignisse wie der Reaktorunfall in Tschernobyl oder der Chemieunfall in Schweizerhalle

in Basel 1986 zeigen, dass Umwelthanliegen für die Bevölkerung wichtig sind und grünen Parteien Wahlerfolge beschern. Gleichzeitig sieht dieses Jahrzehnt den Durchbruch der Mikroelektronik und des Personal Computers mit damals noch kaum absehbaren Folgen für die Zukunft der Telekommunikation. Weltpolitisch und wirtschaftlich ist die Hinwendung der neuen Regierungen in Grossbritannien (Margaret Thatcher ab 1979) und in den USA (Ronald Reagan ab 1980) zur Ideologie des Neoliberalismus von Bedeutung. Der Glaube an die Selbstregulierungskräfte des Marktes leitet eine Welle von Deregulierungs- und Privatisierungsschüben ein und begünstigt in den späten 1980er-Jahren auch enorme Börsengewinne. Der aussenpolitische Wandel kommt gegen Ende des Jahrzehnts in der sowjetischen Perestroika und schliesslich im Fall der Berliner Mauer zum Ausdruck, während im Inland eine wachsende Armeekritik, der Fall der ersten Schweizer Bundesrätin Elisabeth Kopp und die in der Folge aufgedeckte umfangreiche Tätigkeit des Schweizer Staatsschutzes für Aufruhr sorgen. Die Mehrheit der politischen Führungsschicht bereitet den Beitritt der Schweiz zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) sowie zur UNO vor, stösst dabei allerdings auf den erbitterten Widerstand einer wachsenden rechts-populistischen Opposition.

1980–1990 Seit 1980 ist der Flughafen Zürich in die West-Ost-Achse eingebunden. Die ab 1981 eingesetzten Einheitswagen EW IV weisen serienmässig Magnetschienenbremsen auf. Mit der TGV-Verbindung von Paris nach Genf erhält die Schweiz Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. 1982 wird der landesweite Taktfahrplan eingeführt. 1983 erfolgt der Spatenstich zur sieben Jahre später eröffneten S-Bahn Zürich. 1984 wird die erste lawinenresistente Stahlbetonbrücke über den Rohrbach am Gotthard gebaut. Das nach der Waldsterbedebatte 1987 eingeführte preisgünstige Halbtaxabonnement tritt seinen Siegeszug unter dem Namen «Borromini-Abo» an. 1987 wird auch der Flughafen Genf an das Bahnnetz angeschlossen; Ende 1987 stimmt das Schweizer Volk der Bahn 2000 zu.

1990–2000 International kommt es zum Durchbruch der wirtschaftlichen Globalisierung mit all ihren widersprüchlichen Auswirkungen: dem Aufstieg Süd- und Südostasiens, dem Abstieg weiter Teile des afrikanischen Kontinents, immer nervösere Börsenzyklen und einer stark zunehmenden Mobilität sowohl von Personen wie von Gütern. Der Zusammenbruch des Ostblocks führt in Südosteuropa aber auch zum ersten Mal seit 1945 wieder zu einer Reihe von Kriegen. In der Schweiz werden die Folgen in Form von stark steigenden Flüchtlingszahlen spürbar, was der Debatte um die Asylpolitik weitere Nahrung gibt. Mitte der 1990er-Jahre führt eine erneute weltweite Rezession auch in der Schweiz zu rekordhohen Arbeitslosenzahlen, zur Notwendigkeit des weiteren Ausbaus der Sozialversicherungen und zur wachsenden Belastung der Staatsfinanzen. Letzteres begünstigt die neoliberale Kritik an Sozialstaat und Staatseigentum, was sich praktisch in Deregulierungsprojekten niederschlägt. Trotz dem Nein zum Europäischen Wirtschaftsraum 1992 orientiert sich die Schweiz stark an der Wirtschafts- und Verkehrspolitik der Europäischen Union, was insbesondere auch in den Reformen im Bahnverkehr (1996–1999) zum Ausdruck kommt. Die «Schatten des Zweiten Weltkriegs» (NZZ) lasten schwer auf der Schweiz, die sich unter internationalem Druck gezwungen sieht, ihre Ver-

gangenheit und ihre Finanzplatzpolitik sowie ihren Umgang mit jüdischen Flüchtlingen historisch aufzuarbeiten. In der Umweltpolitik dominieren die Ursachen für den Klimawandel und seine Folgen (beispielsweise der Sturm Lothar 1999) die Debatte.

1990–2000 1991 tauchten sowohl die erste SBB-Lokomotive des Typs Re 460 mit dem Formdesign «Pininfarina» wie auch die erste Lokomotivführerin bei den SBB auf. Zudem kommen die ersten SBB-Normalspur-Panoramawagen zum Einsatz. 1992 sagt das Schweizer Volk ja zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen NEAT; kurz darauf erfolgt der erste Spatenstich für den Sondierstollen des Gotthard-Basistunnels. Im gleichen Jahr wird die ICE-Verbindung von Zürich nach Hamburg eröffnet. 1994 stimmt das Schweizer Volk der sogenannten «Alpeninitiative» zu, die den transalpinen Verkehr auf die Schiene verlagern will. 1996 findet der erste Spatenstich für die Bahn-2000-Strecke von Mattstetten nach Rothrist statt; im gleichen Jahr bestellen die SBB 24 Inland-Neigezüge des Typs ICN.

2000–2010 Im neuen Millennium setzt sich der bereits zuvor eingeleitete Trend eines vermeintlichen Zusammenstosses der «Kulturen» fort: Die Selbstmord-attacke auf das New Yorker World Trade Center 2001 wird zum Vorwand für einen weiteren Golfkrieg, während der Afghanistankrieg bis heute anhält. In der Schweiz gelingt der Beitritt zur UNO, während die Beziehungen zur EU mittels bilateraler Verträge geregelt werden. Die Eröffnung der Bahn 2000 im Dezember 2004 bedeutet für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz einen Quantensprung, wobei die zusätzlichen Kapazitäten in Folge von Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum bald wieder ausgelastet sind. Die aufstrebenden Wirtschaftsmächte China und Indien setzen zusammen mit den selbstbewussten lateinamerikanischen Regierungen neue Akzente in der weltweiten Wirtschafts- und Umweltpolitik. Zwischen 2004 und 2007 kommt es zu enormen Börsengewinnen, welche die weltweite Ungleichheit verstärken und die Gefahr einer Spekulationsblase verschärfen. 2007/2008 tritt die befürchtete Überspekulationskrise zuerst in den USA ein, mit weltweiten Folgen für Beschäftigte und Staatskassen. Auch in der Schweiz haben sich die Grossbanken verspekuliert. Zusammen mit der Politik geraten sie ins Visier der internationalen Staatengemeinschaft, welche das 1934 gesetzlich verankerte Bankgeheimnis und die Tiefsteuerepolitik der Schweiz für die wachsende Kapitalflucht verantwortlich macht. Wie die erstmalige Frauendominanz an der politischen Spitze des Landes in der Ämtertrias der Bundespräsidentin, der Nationalratspräsidentin und der Ständeratspräsidentin im GdI-Jubiläumsjahr 2010 diese und weitere aktuelle Herausforderungen meistert, wird sich weisen.

2000–2010 Im Oktober 2001 muss der Gotthard-Strassentunnel nach einem schweren Verkehrsunfall geschlossen werden. Die SBB reaktivieren innert 24 Stunden den 20 Jahre zuvor stillgelegten Autoverlad zwischen Göschenen und Airolo. Mit Hunderten von Extrazügen sorgen die SBB dafür, dass mehr als die Hälfte der Besucher mit der Bahn zur Expo 2002 reist. Der Start von Bahn 2000 am 12.12.2004 markiert einen Quantensprung beim öffentlichen Verkehr. Eine Strompanne legt im Juni 2005 während den Abendstunden den Bahnbetrieb in der ganzen Schweiz lahm. Seit Ende Juli 2007 verkehren zwischen Olten und Bern fahrplanmäs-

sige Züge mit der Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Am 9. Dezember 2007 wird der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb genommen. Das im März 2010 vorgestellte Konzept für die Bahnzukunft nach 2030 unter dem Namen «Bahn 2030» soll mehr Züge und damit mehr Sitzplätze auf der Ost–West-Achse ermöglichen. Unklar ist aber noch, wie viele Mittel in dieses Konzept investiert werden können – und wer es zu berappen hat.

Aus der Vereinsgeschichte 100 Jahre Gdl – 1910 bis 2010

RETO DANUSER

In der Festschrift «75 Jahre Gdl» von 1985 erschien ein historischer Rückblick von Robert Kalt. Davon ausgehend, dass die wenigsten der heutigen Gesellschaftsmitglieder die frühere Festschrift besitzen, soll die Vereinsgeschichte hier wiederum über die ganze Zeitperiode knapp dargestellt werden. Da sich der ehemalige Text dafür nicht eignet, erscheint ein neu redigierter Beitrag. Die Ereignisse der letzten 25 Jahre finden dann in den folgenden Abschnitten eine vertiefte Behandlung.

Der auf 1. Januar 1999 mit der Gdl fusionierte «Verband der Ingenieure und Architekten HTL der Schweizerbahnen» (VIA) hat seit seiner Gründung 1907 eine eigene Geschichte. Sie verlief in vielen Beziehungen ähnlich wie diejenige der Gdl. Auf ihre Darstellung muss hier jedoch verzichtet werden.

Vereinszweck und Aktivitäten

Am 8. Juli 1910 gab eine Zürcher Gruppe von SBB-Ingenieuren einen vertraulichen Aufruf «An die Herren Bauingenieure, Maschineningenieure und Elektroingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen» heraus. Darin wurden die Gründe angeführt, die «gebieterisch nach einem Zusammenschluss von uns Kollegen im Staatsdienst rufen». Die damit an 120 Adressaten gestartete Umfrage ergab 106 zustimmende und 6 ablehnende Antworten. Somit erfolgte die Gründung der «Gesellschaft der Ingenieure der SBB» an einer ersten Generalversammlung vom 6. November 1910 in Bern. Die dort beschlossenen Statuten nannten als «Zweck der Gesellschaft» im § 1: «Die Gesellschaft der Ingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen setzt sich zum Ziele, die kollegialen Beziehungen unter ihren Mitgliedern zu pflegen, die Standesinteressen nach allen Richtungen, sowohl in ethischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht zu wahren und zu fördern.» Dieses Grundmuster blieb über Jahrzehnte hinweg gleich.

1946 kam «das Studium aktueller Verkehrsfragen» hinzu. 1992 lautete der Text: «...bezweckt die Auseinandersetzung mit Fragen der Verkehrstechnik, -organisation sowie -politik und setzt sich zum Ziel, die kollegialen Beziehungen unter ihren Mitgliedern zu pflegen und ihre gemeinsamen Interessen nach allen Richtungen zu wahren».

Nach der Änderung der äusseren Situation 1999 entfiel die «gewerkschaftliche» Interessenvertretung, dafür kam die Formulierung «...bezweckt die Förderung des Austausches und der Weiterbildung in Fragen ...» neu hinzu. Heute gilt der Absatz 2 der Statuten von 2004: «Die Gdl bezweckt die Förderung des Austausches von Fachwissen und von Innovationen im öffentlichen Verkehr sowie die Pflege von kollegialen Beziehungen unter ihren Mitgliedern über organisatorische Nahtstellen hinweg.»

Der Erfüllung dieses Vereinszweckes dienten die regelmässigen Versammlungen in den Ortsgruppen (OG) sowie die statutarischen Delegierten- (DV) und Generalversammlungen (GV). In diesen stand die Interessenwahrung im Vordergrund. Dauerbrenner waren: Beamtenordnung, Ämtereinreihung, Besoldungsreglement, Fahrvergünstigungen, Stellenbesetzungen, Abgrenzung gegenüber den Technikern, Reorganisationen. Auch Vorgänge auf politischer Ebene wurden heiss diskutiert und Stellungnahmen wurden nach aussen getragen. Erwähnt seien: Verkehrsteilungsgesetz 1935, Surbtalbahngesetz 1937, Sanierung PHK (Ende 1936 Fehlbetrag 698 Millionen Franken) und Stabilisierung der Löhne des Bundespersonals 1939, SBB Sanierungsgesetz 1944, Verkehrsteilungsvorlagen 1946, Beamtengesetz 1949 (hier unterstützte die Gdl das Pro-Komitee, indem jedes Aktivmitglied 1 Promille seines Bruttojahresgehaltes einzahlte), Bahn 2000 im Jahr 1987, NEAT im Jahr 1992.

Der fachlichen Weiterbildung dienten Vortragsabende und Exkursionen. Die letzteren sind – soweit sie für alle OG zugänglich waren – im Anhang der Festschrift aufgelistet. Schon in der Zwischenkriegszeit führten einige der Exkursionen ins benachbarte Ausland. Ab 1946 war dies wieder möglich. Und rasch wurde es üblich, alle Jahre eine mehrtägige Auslandsreise zu organisieren. Neben den innerhalb der Ortsgruppen organisierten Besichtigungen wurde ab 1971 eine jährliche Fachtagung eingeführt, die jeweils einem besonderen Projekt oder Thema galt.

Die Pflege der kollegialen Beziehungen ging und geht natürlich bei den Fachveranstaltungen und Reisen nebenher, wie auch aus dem Beitrag von Claudio Marongiu deutlich wird. Aber die OG organisieren auch rein gesellschaftliche Anlässe und die GV waren und sind mit einem lockeren Teil ergänzt. Seit 1974 verbindet jährlich am letzten Mittwoch im Oktober ein Pensioniertenausflug die ältere Generation. Bei einigen der frühesten GV waren die Damen mit eingeladen. Die DV-Protokolle zeugen von heftigen Diskussionen über dieses Thema und mehrheitlich lautete der Beschluss: «Die Damen bleiben daheim». In der zweiten Hälfte der Gdl-Existenz erfolgte dann eine schrittweise Öffnung für die Partner/innen der Mitglieder.

Die Gdl profilierte sich verschiedentlich mit innovativen Vorstössen: 1937 reichte die Ortsgruppe Lausanne ein Konzept für verbesserte Sicherungsanlagen ein. 1939 propagierte man eine zeitgemässe Fahrplangestaltung «1939/40 Landi». 1942/43 erarbeitete eine Kommission «Richtlinien für die Ausbildung von Ingenieuren und Architekten», die am 17.9.1943 formell in Kraft traten. Und über die Aktionen des Spinnerclubs, den Taktfahrplan und die seit 1985 immer wieder verliehene «Goldene Schiene» wird in dieser Publikation in separaten Beiträgen ausführlich berichtet.

Vereinsorganisation

Zum Gründungszeitpunkt gliederte sich die Gdl in sechs Ortsgruppen, welche nach der damaligen SBB-Organisation mit den Kreisdirektionen Lausanne, Basel, Zürich, St. Gallen, Luzern und der Generaldirektion in Bern übereinstimmten. Ab 1924 mit nur noch drei Kreisdirektionen war die Gdl in vier Ortsgruppen geteilt. Jede OG wählte für zwei Jahre einen dreiköpfigen Vorstand. Alle Ortsgruppenvorstände bildeten die Delegiertenversammlung. Diese bestimmte für jeweils zwei Jahre einen OG-Vorstand, verstärkt durch zwei weitere Mitglieder, als Zentralvorstand. Diese Aufgabe fiel zuerst der OG Zürich zu. In der Folge rotierte das Zentral-

vorstandsamt bis 1959 regelmässig unter den OG. Die Aufstellung der Amtsträger im Anhang lässt dies gut erkennen. Seit 1960 ist der Zentralvorstand ein eigenes 4- bis 6-köpfiges Organ, gewählt von der DV, mit zweijähriger Amtsdauer. Früher waren jährlich zwei ordentliche Delegiertenversammlungen und eine Generalversammlung statutengemäss. Seit den Statuten von 1946 begnügte man sich mit mindestens einer DV. Anfänglich war kein Vereinssitz für die Gesellschaft bestimmt. Der Sitz wechselte den Ort mit dem rotierenden Zentralvorstand. 1949 diskutierte man über einen festen Vereinssitz, lehnte dies aber ab, um nicht vermögenssteuerpflichtig zu werden. Später war dann de facto Luzern der Sitz, nachdem traditionell der Zentral-kassier von dort stammte. Erst in den Statuten 1999 erschien im Artikel 1 dann Bern als Vereinssitz. Seit 1985 haben sich neue Beziehungen nach aussen gebildet. Und mit den Statuten vom 26. Juni 2004 änderte sich vieles grundsätzlich. Darüber wird weiter hinten berichtet.

Gesellschaftsname

Allen Änderungs-Anläufen zum Trotz blieb der erste Name bis 2003 erhalten. Mit wenigen Ausnahmen fühlten sich die Akademiker anderer Richtungen in der Gesellschaft der Ingenieure wohl. Der Titel «Gesellschaft der Akademiker der SBB» wurde seit den 1930er-Jahren immer wieder propagiert und verworfen, so auch an der DV vom 14. Mai 1965, als die Nicht-Ingenieure 17 Prozent der Mitglieder ausmachten, und wiederholt später. Weit in die Zukunft blickend schlug die OG Zürich im Jahre 1940 den Namen «Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft der schweizerischen Transportanstalten» vor, fand aber kein positives Echo. Erst 2004 mit dem Ersatz von «SBB» durch «öffentlichen Verkehr» wurde eine solche Öffnung in die Breite auch im Namen sichtbar. Am 2. März 2005 versuchte ein Kreativseminar auf dem Gurten einen neuen Gesellschaftsnamen zu finden. Aber auch da gelang nichts Überzeugendes. Der Name blieb deshalb bis heute: «Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs».

Mitgliederentwicklung

Ein Monat nach der Gründung zählte die Gdl bereits 116 Mitglieder, alle im aktiven SBB-Dienst stehende Ingenieure. Damals waren nur solche «mit vollständig abgeschlossener technischer Hochschulbildung» als Mitglieder gemäss § 2 der Statuten zugelassen. Nach Beschluss der Generalversammlung vom 26. September 1915 konnten «in Ehren aus dem aktiven Eisenbahndienst zurücktretende oder pensionierte» Mitglieder auf Gesuch hin als Freimitglieder bei der Gdl bleiben. Die Mitgliederzahl stieg bis 1920 auf rund 170 und stagnierte dort bis 1930. Nach mehrjährigen zähen Diskussionen wurden 1930 in neuen Statuten auch Architekten mit Hochschulabschluss aufgenommen, was die Mitgliederzahl bis 1940 auf rund 190 ansteigen liess.

Einige Jahre später begann die Diskussion um eine Öffnung der Gdl für alle Akademiker. Die Delegiertenversammlung vom 31. März 1939 beschloss, über das hoch kontroverse Thema eine Urabstimmung durchzuführen. Diese wurde jedoch von einem prominenten Mitglied angefochten, weil in den Statuten nicht vorgesehen. Sie wurde für ungültig erklärt und die Stimmzettel wurden ungeöffnet deponiert. Der Entscheid lag nun bei der nächsten GV am 29. Oktober 1939. Diese beschloss mit

40 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen, das Ergebnis der Urabstimmung zu akzeptieren. Daraufhin wurde das Paket geöffnet. Die Auszählung der 112 Stimmzettel (Stimm-beteiligung 76 %) ergab 67 ja gegen 37 nein bei 8 Enthaltungen für die Aufnahme aller Hochschulabsolventen in die Gdl.

Mit der Statutenänderung von 1946 konnten nach mehr als drei Jahren Aktivmitgliedschaft von den SBB ausgetretene Kollegen als «externe» Mitglieder in der Gdl verbleiben. 1949 änderte man die Bezeichnung auf «passive» Mitglieder und schloss Akademiker beim Bundesamt für Verkehr und bei Privatbahnen mit ein. Nach diesen beiden Öffnungen stieg die Mitgliederzahl rasch an und erreichte im Jahr 1948 bereits 300. Die graphischen Darstellungen im Anhang zeigen die weitere ziemlich stetige Aufwärtsentwicklung bis zu einem Bestand von 588 im Jahr 1998. Dabei fällt auf, dass die Zunahme fast ausschliesslich in der Ortsgruppe Bern stattfand. Von 1950 bis 1980 verdoppelte diese ihren Bestand von 100 auf rund 250, während die übrigen Ortsgruppenbestände im Bereich unter 100 verharrten.

Am 17. September 1974 wurde erstmals in der Gdl-Geschichte eine Frau aufgenommen. Sie hatte einen lic.oec.-Abschluss und war volkswirtschaftliche Beamtin im Kommerziellen Dienst Personenverkehr (KDP). 1976 und 1977 folgten eine diplomierte Psychologin und eine Dr. phil., beide bei der Personalabteilung tätig, während die erste Dame bereits 1978 wieder aus der Gdl verschwunden war.

Insgesamt war der Organisationsgrad bis in die neuere Zeit sehr hoch. «Man war fast automatisch dabei!» Im Jahr 1983 beschäftigten die SBB 330 Akademiker, von denen 306 Aktive bei der Gdl waren. Mit den weiter hinten beschriebenen Vorgängen in der letzten Zeit hat sich das geändert.

Nach der Fusion mit dem etwa gleich starken Verband der Ingenieure und Architekten HTL (VIA) sprang 1999 die Gesamtzahl der Mitglieder auf 1'120. Die neue Struktur veranlasste aber zahlreiche Mitglieder zum Austritt. Auch waren Pensionierte nicht mehr «Freimitglieder», die meist bis zum Tod in der Mitgliederliste blieben. Sondern die für sie neu eingeführte Beitragspflicht erzwang einen Entscheid über die weitere Mitgliedschaft. So bildete sich die Mitgliederzahl zurück und stabilisierte sich zwischen 900 und 950. Der Frauenanteil beträgt um die 4–5 Prozent.

Finanzielles

Für den finanziellen Aufwand wird seit Beginn ein jährlicher Mitgliederbeitrag erhoben. Zuerst waren dies 2 Franken, dann jährlich neu festgesetzt zwischen 3 und 5 Fr. Im Jahr 1945 ging man auf 8 Fr., 1952 zurück auf 6 Fr. und 1957 wieder auf 8 Fr. bis 1963. Nun kam die Zeit der periodischen Aufschläge: 10 Fr. ab 1964, 12 Fr. ab 1970, 15 Fr. ab 1973, 20 Fr. ab 1981, 30 Fr. ab 1984 und 40 Fr. ab 1994. Die Passivmitglieder zahlten zeitweise einen reduzierten Beitrag. Und die Freimitglieder waren gemäss Bezeichnung «frei», wurden aber um einen freiwilligen Beitrag gebeten. Nach der Reorganisation von 1999 trat eine Neuregelung in Absprache mit dem KVÖV in Kraft. Amüsant wirkt in diesem Zusammenhang der anlässlich einer DV von 1944 geäußerte Sparvorschlag, es sei anstatt einer Beitragserhöhung die Tradition abzuschaffen, wonach die Vereinskasse die gesamte Getränkekonsumation an der GV bezahlt.

Das erste Jahresbudget lag bei 500 Franken noch ohne Vermögen. 1935 – nach dem ersten Vierteljahrhundert – lag der Umsatz bei 600 Fr. und es hatten sich

1400 Fr. als Vermögen angesammelt (exkl. Fonds). Zur ‹Halbzeit› 1960 zeigte die Vereinskasse einen Umsatz von rund 2500 Fr. Das Vereinsvermögen (ohne Fonds) betrug rund 7000 Fr. Wieder ein Vierteljahrhundert später – 1985 – betrug der Umsatz 15'000 Fr. und das Eigenkapital (ohne Fonds) 19'000 Fr. Und schliesslich im Jahr 2008: Umsatz rund 35'000 Fr., Eigenkapital 31'000 Fr., dazu Rückstellungen 10'000 Fr. plus letztmals der Darlehensfonds mit 15'000 Franken.

Eine Besonderheit: Der Darlehensfonds

An der GV vom 13. Dezember 1914 wurde ein Darlehensfonds gebildet «zur Gewährung unverzinslicher Darlehen an Mitglieder der Gesellschaft, die ihre Stellung bei den SBB infolge des Krieges verloren haben und dadurch in Not geraten sind». Der Fonds wurde durch freiwillige Beiträge der Mitglieder gespeist (empfohlen wurden 2 Prozent des Gehaltes). Ein Reglement mit 10 Artikeln umschrieb Organisation und Konditionen. Über die effektive Benützung ist nichts Genaueres bekannt. Nur vereinzelt erscheinen in den GV-Protokollen Hinweise auf Rückzahlungen und Ausstände.

1927 beschloss die GV Änderungen am Reglement. An der GV vom 12. September 1931 – bei einem Fondsbestand von 5100 Fr. – wurde der organisatorische Rahmen umgestaltet und der Fonds in ‹Darlehenskasse› umbenannt. Später erschien auch der Begriff ‹Krisenfonds›. 1950 wurde ein Darlehensgesuch (für Hausbau) abgelehnt, weil dies kein Notfall sei. 1960 lagen rund 9000 Fr. im Fonds. Die GV vom 26. Mai 1962 stellte fest, der Fonds sei seit längerer Zeit nicht mehr benützt worden. Der Zweck wurde erweitert auf «Gewährung von unentgeltlichen Beiträgen an die Kosten, die Gesellschaftsmitgliedern durch Einbezug in Strafverfahren im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit im Dienste der SBB entstehen» (Anwalts- und Prozesskosten, nicht Bussen). 1967 kam diese Klausel in einem Fall zur Anwendung.

Durch Zinsen und Spenden wuchs der Fonds bis auf 15'000 Fr. im Jahr 1984. An der DV vom 18. Mai 1984 wurde er auf diesem Stand ‹eingefroren› und verblieb ohne Bewegung in den Rechnungen. Erst an der GV vom 20. Juni 2009 wurde er ins ordentliche Vermögen überführt und hilft jetzt, die Kosten der Jahrhundertfeier zu tragen.

Fazit

Die Dokumente im GdI-Archiv beschreiben in eindrücklicher – manchmal auch amüsanter – Weise die Entwicklung der Ingenieur-Gesellschaft, des Umfeldes SBB sowie der politischen Vorstellungen und gesellschaftlichen Normen im Verlauf der vergangenen hundert Jahre. Der vorliegende Text versucht, in konzentrierter Form eine Vorstellung davon zu geben und gleichzeitig in die folgenden vertieften Abhandlungen einzuleiten.



Unbeschriftetes Bild aus dem Aktenpaket 1925. Mit Bezug auf das Gelände und das Fundament (Brückenpfeiler) könnte es sich um die Exkursion vom 24. Mai 1930 zur Baustelle Viadukt St.Ursanne handeln.

Luzern, den 26. Februar 1958

Herrn

E. A n g s t
dipl. Ing. ETH
Präsident des Ingenieurverbandes

L u z e r n

Sehr geehrter Herr Präsident !

Ich nehme Bezug auf unsere heutige Besprechung, welche mir die angenehme Gelegenheit bot, Sie persönlich kennen zu lernen.

Ich würde mich sehr geehrt fühlen, als Mitglied des Ingenieurverbandes angenommen zu werden und bitte Sie, diese Zeilen als ein Gesuch zum Beitritt betrachten zu wollen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Präsident, den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung

Cl. Bernasconi

Claudio Bernasconi
Lic.phil.Scholae genevensis
Uebersetzer der SBB KD II.

Luzern. 25. 2. 58

Gesellschaft der Ingenieure
der SBB.

Luzern.

Neueintritt.

Ich interessiere mich für den Eintritt in die
Gesellschaft der Ingenieure der SBB.

Beobachtungsweg

Rutschmann Jak.

Rutschmann Jak.

Ing. Zf II

Wesemlin Terrasse 7a
Luzern.



Oben und Mitte: GV 24. Mai 1986 in Zürich
Zentralpräsident Bernard Salchli.
Auf dem mittleren Bild vorne rechts Robert
Kalt.

Unten: GV 5. Juni 1993 in Aarau.
Zentralpräsident Jean-Luc Gesseney dankt
dem Referenten Benedikt Weibel,
Präsident GD-SBB (und Bergführer) mit
einem Rucksack.



Delegiertenversammlung 12. Mai 2000 in der
Bibliothèque des Pasteurs, Neuchâtel.

Bildmitte: Bernard Joos (Zentralpräsident)

Von links nach rechts:

Martin Gross (Präs. OG ZO)
Nicolas Steinmann (Del. OG MJ)
Guido Sutter (Del. OG ZO)
Albert Müller (Zentralkassier)
Markus Pfeiffer (Del. OG ZO)

Von links nach rechts:

Marco Donati (Del. OG NWZT)
Thomas Kauer (Del. OG MJ)
Michel Christinat (Del. OG MJ)
Rita Imhof (Präs. OG MJ)
Reto Danuser (Archivar)



Hannes Maichle verabschiedet Bernard Joos
GV 22. Juni 2002 in Zürich



Jubiläums GV 1985 - 75 Jahre GdI
Bankett mit Ehepaaren Suter, Koller, Regli,
Siegfried; Thunersee-Schiff; Lukullisches
Buffet; Ehepaar Koller beim Tanz

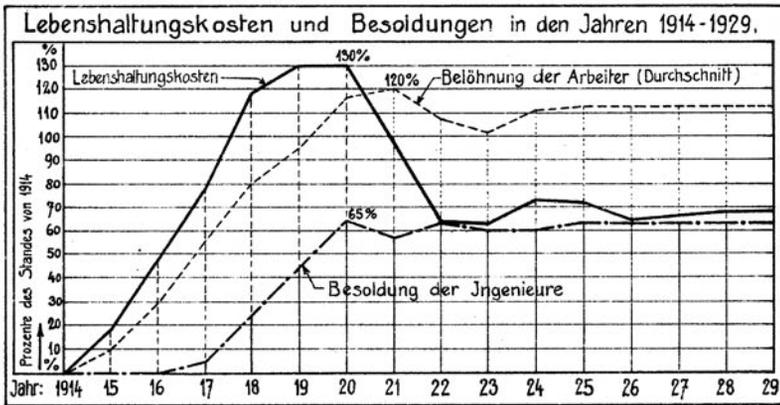


Fig.1.

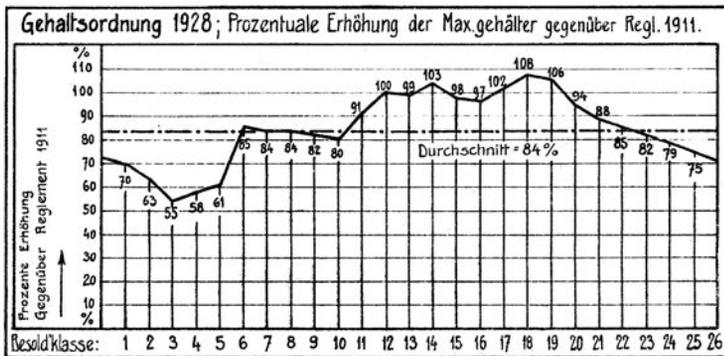


Fig.2.

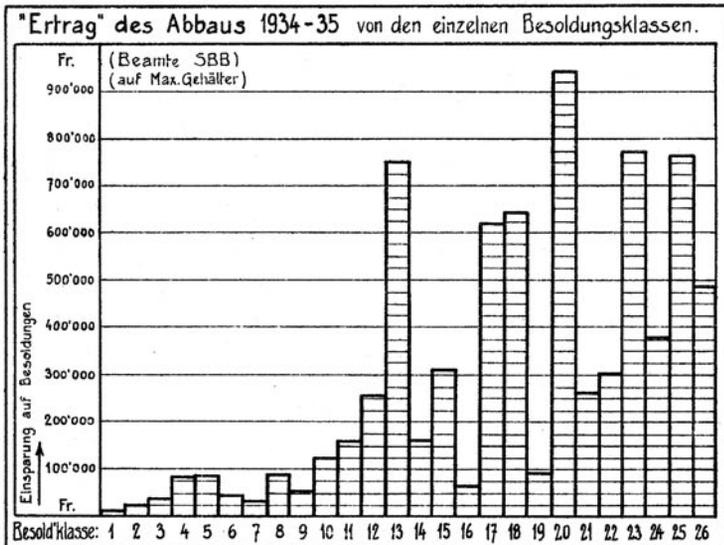


Fig.3.

Gesellschaft der Ingenieure der SBB

E.K. 1935.

Eingabe an den Nationalrat 28.12.1935
 Fig.1 zeigt die Besoldungserhöhung der Ingenieure gegenüber den Arbeiten.

Fig.3 zeigt, wie wenig mit dem Besoldungsabbau bei den oberen Lohnklassen (ca. 1-9) einzusparen ist.

Aufruf zur Unterzeichnung des Referendums gegen das Surbtalbahngesetz vom 17. März 1937

Mitbürger!

Wir fordern, daß die **Schweizerischen Bundesbahnen** nach **wirtschaftlichen Grundsätzen** betrieben werden!

Wir verlangen das Referendum gegen das sog. Surbtalbahngesetz vom 17. März 1937, um mit der **Ausschaltung politischer Einflüsse** auf unsere Schweizerbahnen endlich zu beginnen!

Im Jahre 1915 ist aus rein regionalpolitischen Gründen den Bundesbahnen durch die Bundesversammlung der Bau einer Bahnlinie von **Niederweningen** nach **Döttingen** vorgeschrieben worden. Während der seither verfloßenen 21 Jahre ergab sich immer deutlicher, daß die Bahn **keinem Bedürfnis** entspricht.

Heute will man nun erfreulicherweise den Baubeschluß rückgängig machen. Der Art und Weise, wie dies geschehen soll, können wir aber nicht zustimmen. Statt den Fehlbeschuß durch Aufhebung des Gesetzes von 1915 zu korrigieren, sollen die **Bundesbahnen gezwungen** werden, **große Beiträge** an den Bau einer Surbtalstraße zu leisten und ferner das **Defizit von 3 Autobuslinien** zu übernehmen, von denen zwei sogar auf Strecken fahren, die von der Surbtalbahn gar nie bedient worden wären (Tiefenwaag-Baden und Oberendingen-Siggenthal). Für diese Autobuslinien sollen zudem tarifliche Vergünstigungen gewährt werden, wie sie in der Schweiz sonst nirgends bestehen. Die Lasten, welche hierdurch den Bundesbahnen aufgebürdet werden, machen kapitalisiert rund **4 Millionen Franken** aus. Sie würden das heute schon untragbare Bahndefizit noch mehr erhöhen. Wir haben es mit einem jener typischen Fälle zu tun, wo die Bundesbahnen und indirekt die Bahnbenützer zur Befriedigung politischer Sonderwünsche herhalten sollen.

Die **Aufhebung des Bundesgesetzes** über den Bau der Surbtalbahn ist denn auch in den Eidgenössischen Räten **mit sehr schwachem Mehr beschlossen** worden. Im Nationalrat stimmten rund ein Drittel, im Ständerat nur die Hälfte der Mitglieder zu. Dies zeigt mit aller Deutlichkeit, daß auch die Eidgenössischen Räte den **Widerspruch des Surbtalbahnkompromisses** mit den Plänen für die Reorganisation und Sanierung der Bundesbahnen empfanden. **Es ist nicht zu ver-**

sehen, daß ein Unternehmen, welches durch Rationalisierungs- und Sparmaßnahmen bald **12000 Mann abgebaut hat**, im Zeitalter der Autokonkurrenz für ein Versprechen des Parlamentes **gegen 4 Millionen leisten soll**.

Die gesetzliche Verpflichtung der Bundesbahnen für eine sparsame Geschäftsführung gilt auch für die Oberaufsicht führenden Behörden. **Durch die Unterzeichnung des Referendums protestieren wir dagegen, daß den Bundesbahnen neuerdings wieder bahnfremde Lasten auferlegt werden.**

11. Mai, 1937

Unterschriften:

Thema langer Diskussionen in der DV vom 11. Mai 1937. Die GdI unterstützte aktiv das schliesslich nicht zustande gekommene Referendum.

2

Die Gdl, der ‹Spinnerclub› und der Taktfahrplan

GISELA HÜRLIMANN

Der Taktfahrplan galt und gilt als eine der wichtigsten Angebotsinnovationen im öffentlichen Verkehr. Im Mai 1982 eingeführt, bildete das ‹Neue Reisezugkonzept› auch eine wesentliche Grundlage für die zwischen 1986 (Urnenentscheid) bis 2004 (Eröffnung) realisierte ‹Bahn 2000›. Dass Gdl-Mitglieder bei beiden Projekten eine wesentliche Rolle spielten, ist vielen vom Hörensagen bekannt. Der folgende Beitrag schürft für das Jubiläum der Gdl etwas tiefer.

68er bei den SBB? Wie der ‹Spinnerclub› entstand

Lic. rer. pol. Jean-Pierre Berthouzoz stiess im Jahr 1968 zu den SBB – im selben Jahr also, als in Paris, Berlin und auch in Zürich die Revolte gegen das Establishment losbrach und zuweilen die Strasse brannte. Dass er schon bald seinen Anteil für die zukünftige ‹Bahnrevolution› leisten würde, dürfte dem jungen Betriebsökonom trotz des 68er-Slogans ‹Die Fantasie an die Macht›, kaum bewusst gewesen sein. Berthouzoz führte damals beim Kommerziellen Dienst Personenverkehr betriebswirtschaftliche Kalkulationen durch. Dazu gehörte auch etwa die Evaluation einer erstmals im Dezember 1969 der Öffentlichkeit präsentierten ‹Schnellbahn Bern-Zürich›, aus der später die Neue Haupttransversale (NHT) und schliesslich die Bahn 2000 werden sollte. 1969/70 besuchte der engagierte SBB-Jungakademiker Berthouzoz verschiedene interne Weiterbildungskurse und hörte dort auch von so genannten Spinnerclubs. Damit waren lockere Zirkel gemeint, die neuen Mitarbeitenden in Unternehmen der Privatwirtschaft sowohl dazu dienten, untereinander ein Netzwerk zu spinnen, als auch unkonventionelle oder eben ‹Spinner›-Ideen zu ersinnen. Berthouzoz gefiel diese Idee, was im Umfeld von 1968, als selbst die Studierenden der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich mehr Mitsprache bei der Gestaltung der Lehrpläne und der ETH-Personalpolitik forderten, kaum überrascht. Zudem waren die späten 1960er- und frühen 1970er-Jahre eine Zeit, in der bei den SBB Denken und Planen in grossen Dimensionen im Schwange war – sei es für einen Alpenbasistunnel, die direkte Flughafenverbindung von Zürich nach Kloten oder ein Schnellbahnkreuz von Ost nach West und von Nord nach Süd –, und zwar nicht zuletzt deshalb, weil die jahrzehntelange Investitionsbremse für Bauten im Bahnverkehr anfangs der 1960er-Jahre gelockert worden war.

Jean-Pierre Berthouzoz rief im Herbst 1970 zirka ein Dutzend potenziell Interessierte an und fragte sie, was sie von der Idee eines neuen Netzwerks hielten. Diese Art der Bedürfnisseevaluation erbrachte prompt eine Nachfrage, und Berthouzoz suchte alsbald eine institutionelle Verankerung für das neue Gremium: Der ‹Spinnerclub› sollte an die Ortsgruppe Bern der Gesellschaft der Ingenieure der SBB (Gdl) angebunden werden, die über diese jugendliche Auffrischung froh war. Aus der Sicht seines Initiators bot der SBB-Spinnerclub seinen Mitgliedern erstens den prakti-

schen Wert, das weit verzweigte Grossunternehmen SBB, in welchem sektorielles Denken stark verbreitet war, schneller und besser kennen zu lernen. Zweitens eignete sich der Club als Trainingsfeld, in welchem sich die jungen und aufstiegswilligen Akteure Führungskompetenzen aneignen konnten. Und drittens ging es darum, sich ein Forum zu schaffen, um Ideen zu diskutieren, welche im als hierarchisch und starr empfundenen Betriebsalltag zu ersticken drohten. In seiner ersten Einladung im Dezember 1970 schrieb Berthouzot an die potenziellen Mitglieder, es gehe in der zu gründenden Arbeitsgruppe junger Mitglieder der GdI vor allem um die interdisziplinäre Zusammenarbeit, aber auch darum, «mit einer gewissen ‹Narrenfreiheit› an die von uns gewählten Probleme herantreten zu können.» Mit dieser zweiten Funktion begründete Berthouzot die Namenswahl: «Ich habe der Arbeitsgruppe deshalb provisorisch die Bezeichnung ‹Spinnerclub› gegeben, wobei aber gleichwohl angenommen ist, dass ernsthaft diskutiert und gearbeitet werde.» Die Anbindung an die GdI gab auch gleich die Selektionskriterien für die Mitgliedschaft beim ‹Spinnerclub› vor: Es kamen nämlich für beide Organisationen nur Akademiker/innen in Frage. Dieser Akademikervorbehalt garantierte angesichts der beruflichen Verschiedenheit der GdI-Mitglieder, unter welchen sich nebst Ingenieuren auch Juristen und Ökonomen befanden, eine gewisse Homogenität im Bildungsniveau, in Bezug auf die berufliche Position, hinsichtlich der Karriereaussichten und teilweise auch im soziokulturellen Selbstverständnis und im Auftreten.

Die konstituierende Sitzung des Spinnerclubs fand am 12. Januar 1971 um 16.30 Uhr in einem SBB-Sitzungszimmer statt. Diese Terminierung am Rand der offiziellen Büroarbeitszeit ermöglichte den ‹Spinnern›, wie sie sich bald selber nannten, den nahtlosen Übergang von der offiziellen zur inoffiziellen Tätigkeit, welche nicht selten in ein gemeinsames Nachtessen mündete. Ein Sitzungsteilnehmer schlug vor, die Treffen jeweils in ein Referat und in eine anschliessende konkrete Problembearbeitung zu unterteilen. Der Titel des ersten Diskussionsthemas lautete programmatisch: «Die Stellung der Eisenbahnen im Verkehrswesen. Grundproblem: Wie kann die Eisenbahn ihre Konkurrenzfähigkeit steigern?» Die Kunde von der Existenz des ‹Spinnerclubs› stiess bald bis zur SBB-Generaldirektion vor und im April 1971 erhielt das neue Forum den offiziellen Segen von Otto Wichser, dem damaligen Präsidenten der Generaldirektion. Dadurch konnten die ‹Spinner› auch SBB-Kader in offizieller Funktion als Referenten einladen. Diese bestandenen und in ihrer Karriere fortgeschrittenen SBB-Kader waren oft Mitglieder der GdI, wurden aber selbstredend nicht Mitglieder des ‹Spinnerclubs›, der dem Nachwuchs vorbehalten war. So wurde auch der junge, in den USA promovierte Physiker Hans Meiner, der 1970 zu den SBB stiess und dort anfänglich in der Abteilung Organisation und Informatik arbeitete, von seinem Vorgesetzten ermuntert, als Jungakademiker doch dem ‹Spinnerclub› beizutreten. Dass sich trotz alledem bis heute der Mythos der Subversion um den ‹Spinnerclubs› rankt, hat wohl mit dessen wichtigster Innovation zu tun: mit dem Taktfahrplan. Dazu braucht es einen Rückblick in die Taktfahrplan-Vorgeschichte, der uns in die frühen 1950er-Jahre und nach Holland führt.

Die (fast schon) fliegenden Holländer – (k)ein Beispiel für die Schweiz?

Bereits im 19. Jahrhundert existierten im innerstädtischen Bus-, Tram- und Stadtbahn-Verkehr starre Fahrpläne. Im Bahnfernverkehr wurde der starre Fahrplan zuerst im militärischen und kriegswirtschaftlichen Zusammenhang angewandt. Von dieser preussischen Tradition zeugt noch die Tatsache, dass die SBB beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs gemäss einem starren Fahrplan fuhren. Im zivilen Bahnverkehr galt allerdings Holland als Vorbild, wo bereits 1908 die Eisenbahnstrecke Rotterdam–Hofplein–Den Haag–Scheveningen auf einen starren Fahrplan umgestellt worden war, weil man den Passagieren damit ein besseres Angebot machen wollte im Wettbewerb gegen die konkurrierende Bahnverbindung via Delft. 1953 setzten sich die SBB intensiv mit der holländischen Fahr- und Betriebsplanung auseinander, denn im März jenes Jahres besuchte eine SBB-Fahrplankommission während zweier Wochen die «Nederlandse Spoorwegen» (NS) zwecks Studiums der «Grundprobleme des Fahrplanaufbaus». Die Kommission präsentierte der SBB-Generaldirektion nach ihrer Rückkehr einen umfangreichen Bericht, der als graue Vorgeschichte zum Taktfahrplan gilt. Darin lässt sich auch die Geschichte des holländischen Fahrplans nachlesen. Nach der bereits erwähnten Fahrplanumstellung von 1908 führten die NS den starren Fahrplan in den 1920er- und 1930er-Jahren sukzessive auf ihrem gesamten Netz ein. Dessen Ausmasse wurden gleichzeitig durch Streckenstilllegungen und die Substitution durch den Autobusverkehr verkleinert. 1938 war der starre Fahrplan in einem 30- bis maximal 120-minütigen Intervall praktisch auf dem ganzen Netz gültig. Die SBB-Fahrplankommission bemühte sich in ihrem Bericht, die Besonderheiten des holländischen Beispiels zu betonen. In der «einzigartigen Verkehrsstruktur der Niederlande» liege der Grund für die Einführung des starren Fahrplans. Gemeint war die hohe Verkehrsnachfrage in der dicht besiedelten «Randstad», wie der urbane Ballungsraum im Westen Hollands zusammengefasst genannt wird. Die Fahrplankommission präsentierte die sukzessive Ausdehnung des starren Fahrplansystems in Holland denn weitgehend als positive Pfadabhängigkeit, nämlich als «natürliche Folge» der Knotenwirkung im urbanen Netz mit seinen Ausläufern, die sich «notwendigerweise» auch auf die Zufahrtslinien fortpflanzten. Als zentrales Motiv für die stetige Ausdehnung des starren Fahrplans auf dem holländischen Bahnnetz und für die Neudefinition der starren Fahrplankoordinaten nach dem Zweiten Weltkrieg nennt der Bericht jedoch den Anstoss «von der Seite eines neuen Konkurrenten: des Automobils». Bei der durch die Autokonkurrenz für die Bahnen entstandenen «trostlosen wirtschaftlichen Lage» hätten die «Nederlandse Spoorwegen» einfach ein besseres Angebot ersinnen müssen. Das Massnahmenpaket bestand aus den Elementen Rationalisierung, Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und aus dem starren Fahrplan, dem wegen «seiner Einfachheit und Bequemlichkeit für das reisende Publikum eine grosse Bedeutung für die Werbekraft des Unternehmens» beigemessen worden sei. Trotz der Anerkennung der positiven Effekte des starren Fahrplans auf die Nachfrage und auf das Rationalisierungspotenzial verwarfen die damaligen SBB-Akteure ein solches flächendeckendes Modell für die Schweiz. Weshalb?

Die SBB-Emissäre betonten einerseits, dass der gesamtholländische starre Fahrplan das Ergebnis eines «vieljährigen Studiums der Verkehrsstruktur

sowie der betrieblichen und technischen Voraussetzungen und Möglichkeiten» sei. Für die Schweiz stand genau dieses Studium noch aus, waren doch die Autoren des Berichts nicht in der Lage, eindeutige Aussagen zu den Reisefrequenzen im inner-schweizerischen Personenverkehr zu machen: «Wir kennen heute wohl einiger-massen die Besetzung der Züge, nicht aber die Grösse, Bewegung und Richtung der einzelnen Verkehrsströme.» Als weiteres Hindernis verbuchte der Bericht andererseits die ungleich komplizierteren Verhältnisse im schweizerischen Bahnnetz und dessen Dezentralitäten im Vergleich zum radial strukturierten holländischen Netz. Im Hinblick auf den späteren schweizerischen Taktfahrplan und auf die Bahn 2000 sind vor allem die Ausführungen zum holländischen Knotenpunktsystem interessant. Dieses wurde in Holland 1934 eingeführt und im SBB-Reisebericht als «Zusammenfassung von gegenseitig aneinander anschliessenden Schnellverbindungen an den wichtigsten Bahnhöfen des Netzes» definiert. Die Mitglieder der Fahrplankommission hielten fest, in der Schweiz seien im Unterschied zu Holland die «Distanzen von Knotenpunkt zu Knotenpunkt [...] sehr unterschiedlich.» Ihre detaillierte Analyse des Aufbaus des holländischen Systems von Knotenpunktbahnhöfen, in welchen die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge symmetrisiert und die Aufenthaltszeiten auf ein rasches Umsteigen optimiert wurden, etablierte gleichzeitig einen Wissensbestand bei den SBB, auf den man Ende der 1960er-Jahre wieder zurückgreifen konnte. So war schon 1953 zu lesen, es sei an sich klar, dass die besten Anschlussverhältnisse dann erreicht würden, wenn die Züge der verschiedenen Richtungen «möglichst gleichzeitig ankommen und nach einer möglichst geringen Umschlagzeit auch wieder gleichzeitig wegfahren.» Der starre Fahrplan bringe ein solches Anschlussknotensystem «am reinsten» zum Ausdruck, während der schmiegsame, also organisch gewachsene, Fahrplan nur ausnahmsweise zu einer derartigen Knotenbildung gelange. Als weitere Hindernisse führte die Kommission den schweizerischen Güterverkehr und die Bahnnebenaufgaben an, welche einen auf einer regelmässigen Zugbildung und Zuggeschwindigkeit aufbauenden starren und dichten Fahrplan erschweren würden, sowie die topographische Andersartigkeit der Schweiz. Schliesslich zitierte der Bericht den Fahrplanchef der NS, der fand, ein starrer Fahrplan für die gesamte Schweiz sei aufgrund der geographischen und verkehrlichen Zentrums- und Transitlage des Landes ein «Ding der Unmöglichkeit.» Das Resümee lautete, die Voraussetzungen für einen starren Fahrplan seien in den Niederlanden «in idealer Weise erfüllt», während sie in der Schweiz «fast gänzlich» fehlten. Trotz der insgesamt sehr positiven Beurteilung des starren Fahrplans und des holländischen Bahnsystems liess das nur einen Schluss zu: «Die Einführung eines gesamtschweizerischen starren Fahrplanes kommt [...] nicht in Frage.» Denn auch wenn die betrieblichen und technischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden könnten, sei es doch unmöglich, die verkehrsstrukturellen und geographischen Verhältnisse zu ändern. Die Einführung des starren Fahrplans auf einzelnen Strecken oder für bestimmte Zugkategorien hielten die Kommissionsmitglieder hingegen für prüfenswert.

Diese Einschätzung bestätigte sich nach einer zweiten Erkundungsreise, welche die SBB-Fahrplankommission im Herbst 1953 nach Deutschland führte. In ihren Planungen für Fahrplanverbesserungen nahm die Deutsche Bundesbahn (DB) Stellung zu Ideen, die August Scherl schon 1909 unter dem Titel: «Ein neues

Schnellbahnsystem: Vorschläge zur Verbesserung des Personenverkehrs» lanciert hatte. Scherl skizzierte damals ein dreistufiges, vom Güterverkehr separates Reiseverkehrsnetz, das in manchem dem später von den schweizerischen Taktfahrplan-Erfindern konzipierten System aus A-, B- und C-Zügen ähnelt. Die Fernverbindungen stellten in Scherls Modell das Grundnetz dar, auf welches er ein «Sekundärnetz als Verteiler- und Zubringerbahn» aufpfropfte und ein «Tertiärnetz, das die Flächenverkehrsverbindung in die kleinsten Ortschaften besorgt», legte. Die DB setzte Scherls Modell gemäss dem Bericht der SBB-Fahrplankommission deshalb nicht um, weil sie Scherls Annahme teilte, wonach unabhängige Schienennetze die Bedingung für einen flächendeckenden starren Fahrplan darstellten. Lediglich einzelne Nahverkehrsrelationen mit einem genügend homogenen Verkehr sowie städtische Bahnnetze mit einer genügend grossen Nachfrage würden sich für einen starren Fahrplan eignen.

Einzelne Strecken ja – das gesamte Netz nein

Die SBB-Fahrplankommission gelangte nach dieser zweiten Reise zum Schluss, dass der Bahnbetrieb der Holländer auf einer von der Schweiz «sehr stark verschiedenen Verkehrsstruktur und Verkehrspolitik» basiere, während die Verhältnisse «besonders im süddeutschen Raum den schweizerischen viel näher» lägen. Sie empfahl deshalb, Zweckmässigkeit und Anwendbarkeit des deutschen Beispiels gründlich zu prüfen, und machte klar, dass sie diesen Aufwand nicht selber leisten könne. Ihre Anträge zielten auf die Erarbeitung der für eine Fahrplanumstellung notwendigen Grundlagen und Voraussetzungen ab. So schlug sie die Einführung einer systematischen Verkehrsstromzählung nach deutschem Modell vor. Zur Viabilität eines starren Fahrplans in der Schweiz hielt die Fahrplankommission fest: «Für das ganze Netz und für einzelne Zuggattungen der SBB ist der individuelle Fahrplan, der sich den genau erkannten Verkehrsbedürfnissen auf den einzelnen Strecken anpasst, als einzig mögliche und wirtschaftliche Form der Verkehrsbedingung zu betrachten. Auf Strecken, die ein genügend grosses Reisebedürfnis und einen von andern Linien weitgehend unabhängigen Verkehr aufweisen, sind die verkehrlichen und betrieblichen Voraussetzungen, sowie der Aufwand und Nutzen des starren Fahrplans systematisch zu prüfen.» Die SBB-Akteure der 1950er-Jahre betrachteten den starren Fahrplan hauptsächlich als eine Massnahme zur Effizienzsteigerung, zu welcher sie sich infolge der Autokonkurrenz und des Verlustes ihres Transportmonopols gezwungen sahen. Andere Rationalisierungsmassnahmen erschienen jedoch als dringender. Und für eine Umstellung musste man erst die Voraussetzungen schaffen: die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, wozu Investitionen in Strecken und Rollmaterial nötig waren, oder auch die genauere Kenntnis der SBB-Verkehrsströme. Letztere bedingte eine Systematisierung der statistischen Untersuchungen mithilfe der Lochkartenmaschinen und später der EDV. Die Kombination aus Pfadabhängigkeiten, konkurrierenden Prioritäten bei beschränktem Investitionsspielraum und dem Mangel an interner Einigkeit führte dazu, dass das Studium des starren Fahrplans jahrelang auf Sparflamme gehalten wurde. Exemplarisch für die Skepsis vieler Eisenbahner sei der vom Berner «Bund» als «Schöpfer des modernen Bundesfahrplans» bezeichnete Samuel Müllener zitiert. Müllener, damals Sektionschef innerhalb der Abteilung Betriebsdienst, schrieb zirka 1955, für den

Sonderfall Schweiz sei der «so genannte starre Fahrplan» kaum anwendbar, unter anderem deshalb, weil er die Reisegeschwindigkeit der beliebten Städteschnellzüge auf der Achse Genf–Zürich beeinträchtigte. Die Holland- und die Deutschlandreise führten immerhin dazu, dass die SBB ab 1955 die Einführung des starren Fahrplans am rechtsseitigen Zürichseeufer prüften. Die Pionierrolle blieb den Bundesbahnen jedoch versagt, denn ab 1957 untersuchten auch die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW) den starren Fahrplan. Sie führten ihn 1963 auf der Strecke Bern-Bolligen-Worb ein. Diesem Beispiel folgte 1966 die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) auf ihrer Vorortsstrecke Bern-Zollikofen. Möglicherweise beeindruckt vom Tempo der Pioniere bei den Privatbahnen führte das SBB-Studienbüro 1965 Abklärungen für einen starren Fahrplan zwischen Bern und Biel durch. Doch nicht im Westen, sondern im Osten der Schweiz nahm der erste systematische SBB-Fahrplan Gestalt an: als nämlich die Pläne für einen Ausbau des Vorortverkehrs am Zürichseeufer konkretisiert und gleichzeitig auf zwei neue Doppelspurinseln redimensioniert wurden, welche eine kreuzungsfreie Begegnung zweier Züge und damit die Verdichtung des Fahrplans ermöglichten. Dieser sah ein 30-Minuten-Intervall zwischen Zürich und Rapperswil vor. Am 26. Mai 1968 war es so weit: auch die SBB fuhren nun auf einer Strecke ‹systematisch›. Damit folgten die SBB bis in die späten 1960er-Jahre den Anträgen der Fahrplankommission von 1953, die Einführungsmöglichkeiten des starren Fahrplans in einem begrenzten Nahverkehrsgebiet zu prüfen. Nicht das holländische, sondern ein angepasstes deutsches Modell war handlungsleitend geworden.

Wann ist ein Fahrplan bedürfnisgerecht? Wachsende Ansprüche in den 1960ern

Erst als die Reisenden in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre immer stärker Richtung Strassenverkehr abwanderten und damit das SBB-Management zur Marketingorientierung zwangen, bekam auch die Idee eines ausgedehnten starren Fahrplans wieder Aufwind: dieses Mal explizit als nachfrageorientiertes Angebotskonzept. 1968 diskutierten die Kader der SBB-Generaldirektion über die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit im Reiseverkehr. Dabei tat sich vor allem eine vom Kommerziellen Dienst Personenverkehr (KDP) geleitete Arbeitsgruppe mit weit-sichtigen Vorschlägen hervor. So schlugen die intern als ‹Kommerzialisten› bezeichneten KDP-Vertreter den Schnellfahrbetrieb oder eben die Einführung eines ‹bedürfnisgerechten› Fahrplans in einem erweiterten Netz von Städteschnellzügen vor. Bereits Ende 1967 hatte der KDP in seinem Grundlagenpapier für die Wettbewerbsdiskussion vorgerechnet, dass ein auf einem Einstunden-Intervall basierender starrer Fahrplan Mehrleistungen von 50 Prozent zur Folge hätte. Die Kommerzialisten kamen damit auf eine verblüffend ähnliche Angebotssteigerung wie wenig später die Taktfahrplan-Erfinder. Sowohl für den Schnellverkehr wie für den systematischen Fahrplan im Intercity-Verkehr gab es internationale Vorbilder: Die Schnellbahn boomte in Japan seit 1964 und entsprechende Projekte für Europa wurden im Mai 1968 an einem Kongress in Wien diskutiert. Ebenfalls 1968 kündigte die Deutsche Bundesbahn ihr Intercity-Programm auf der Grundlage eines ‹rhythmischen› Zweistunden-Intervalls an. Allmählich zeichnete sich auch in der Schweiz ein Meinungsumschwung ab. Der Tenor der SBB-Führungskonferenz gegenüber den

Vorschlägen des KDP war jedenfalls vorsichtig positiv: «Obwohl bei einem starren Fahrplan mit betrieblichen Schwierigkeiten gerechnet werden muss, wäre eine Untersuchung lohnend», hält das Konferenzprotokoll fest. Der Betriebsdienst forderte dafür zusätzliche personelle Ressourcen für sein Studienbüro an. Dieses sollte in Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen eine Analyse der Bedarfsstruktur und der Verkehrsströme vornehmen, während der KDP und die Informatikabteilung Markt- abklärungen durchführten. «Ergeben diese Abklärungen eine positive Bilanz, dann lässt sich ein Versuch verantworten.» Wenngleich kommerzielle Überlegungen und bald auch die Erfolgsbilanz der Zürich-Rapperswil-Linie die Attraktivität einer Fahrplanumstellung in den Augen mancher SBB-Akteure erhöhten, gab sich die direkt dafür zuständige Betriebsabteilung nach wie vor zögerlich. Diese angespannte Ausgangslage zwischen vorwärts treibenden und zurückhaltenden Kräften begünstigte unkonventionelle Problemlösungsstrategien. Und hier spielten Berthouzo' 'Spinnerclub' und dessen bald berühmtestes Mitglied, Samuel Stähli, nun ihre historische Rolle.

Sämi Stähli's Vorliebe für die Gesamtsicht

Der junge, an der ETH Zürich diplomierte Berner Bauingenieur Samuel Stähli stiess ebenfalls 1968 zu den SBB, und zwar zum legendären Studienbüro Bau und Betrieb auf der SBB-Generaldirektion. Ursprünglich aus dem Einmann-Büro des kongenialen Bauingenieurs Oskar Baumann hervor gegangen, kam dem Studienbüro bis zur Installation eines eigentlichen Unternehmungsstabes eine Art Stabsfunktion zu. Fachlich gehörte es sowohl zur Bau- wie zur Betriebsabteilung. Allerdings standen nicht die rein baulichen Fragen im Vordergrund. Das erledigten die Fachdienste oder auch externe Ingenieurbüros. Die Studienbüro-Ingenieure und ihre Mitarbeiter/innen befassten sich vielmehr mit einer konzeptionellen Schnittstellentätigkeit, welche zwischen den Anforderungen des Betriebs und den baulichen Potenzialen vermittelte. Es galt, sich zu überlegen, wie man den Bahnbetrieb mit einem möglichst guten Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern konnte. Dabei genossen die Studienbüro-Ingenieure nicht nur einen beachtlichen kreativen Freiraum, sondern sie verfügten auch über einen guten Draht zur Generaldirektion und über viel Prestige. Dies lag aber nicht ausschliesslich an heraus ragenden und prägenden Einzelfiguren wie Oskar Baumann, Samuel Stähli oder Wolfram Jerra, sondern ebenso an der günstigen zeitlichen und thematischen Konjunktur: Die Bahn sollte zu jener Zeit modernisiert, weiter rationalisiert und teilweise neu gebaut werden. Und dafür war jede Menge konzeptionelle Grundlagenarbeit nötig. Nach den erwähnten beiden Führungskonferenzen befasste sich das Studienbüro nun mit der Evaluation der anvisierten Reduktion der Reisezeiten sowohl durch Fahrplan- wie durch Schnellbahn-Massnahmen. Dazu rezipierte man auch explizit holländische Planungen. Aufgrund dieser strukturellen Vorbedingungen war es nur ein kleiner Zufall, dass Samuel Stähli schon bald damit begann, einen eigenen, am holländischen Vorbild orientierten starren Fahrplan zu entwickeln. Dieser 'Zufall' bestand in der persönlichen Neigung Stähli's, der schon als Kind Zugfahrpläne konstruiert hatte, und aus seiner analytischen Disposition.

Ein von Stähli verfasster Artikel in der Schriftenreihe der Internationalen Eisenbahnkongress-Vereinigung vom Sommer 1969 mit dem Titel «Grundfragen der

Fahrplangestaltung» legt beredtes Zeugnis von seiner vertieften Beschäftigung mit Fahrplanfragen ab. Gleichzeitig ist dieser Aufsatz auch als Auftakt für die spätere Taktfahrplan-Planung zu lesen. Stähli legte darin dar, wie ein starrer Fahrplan den Bahnen unnötige Kosten einspare und warum er das beste Betriebsplanungsmittel darstelle. Denn sobald Tempo und Komfort ein gewisses Niveau erreicht hätten, werde die Fahrplandichte zur ausschlaggebenden Variable. Dabei wiederholte Stähli eine scheinbare Grundwahrheit des Bahnverkehrs, die allerdings im Kontext der damaligen Auseinandersetzung um den richtigen Einsatz beschränkter Mittel eine prägnante Wertung enthielt: «Offenbar besteht das Angebot einer Eisenbahn an ihre potenzielle Kundschaft im Wesentlichen aus ihrem Fahrplan.» Für den Bauingenieur Stähli waren Bau und Betrieb vor allem Aufwand. Um wirtschaftlich zu sein, müsse die Bahn den Ertrag erhöhen und den Aufwand so gering als möglich halten. Nur ein starrer Fahrplan konnte beide Anforderungen gleichzeitig erfüllen. Er befriedigte die Nachfrage nach Angebotsverdichtung durch die richtigen Schnittpunkte in der Streckengraphik statt durch Streckenausbau. Zur gleichen Zeit, als Stähli diese Überlegungen anstellte, arbeitete er auch an einer Simulation, in welcher es darum ging, auf einer Modellbahnstrecke die optimalen Knotenpunkte wie Abzweigstellen und Überholspuren zu evaluieren. Möglicherweise übertrug der Bauingenieur seine diesbezüglichen Erkenntnisse auf die damals hoch aktuelle Fahrplanproblematik und versuchte gleichzeitig, einen mathematisch-logistischen Beitrag zur Debatte um die bessere Ausnützung vorhandener Kapazitäten und um Rationalisierungsmöglichkeiten zu leisten. Denn ein starrer Fahrplan ermögliche, so Stähli, eine Rationalisierung infolge der maximalen «Ausnützung von Zugpersonal, Lokomotivführern und Fahrzeugen», und zwar durch einheitliches Fahrverhalten, minimale Wendezeiten, einen konstanten Zeitabstand zwischen zwei Abfahrten sowie eine effiziente Fahr-, Personal- und Rollmaterialkombination. Ergo führe die «Forderung nach maximaler Ausnützung von Zugpersonal und Fahrzeugen [...] zwangsläufig zum starren Fahrplan».

Computer versus starrer Fahrplan

Gleichzeitig bezog Stähli auch Stellung in einer zeitgenössischen ingenieurtechnischen Debatte um die Möglichkeiten und Grenzen einer automatisierten Fahrplanerstellung mit Hilfe des Computers. In seinem Simulationsprojekt arbeitete Stähli nämlich mit der SBB-Informatikabteilung zusammen, die seit 1968 auf einer EDV-Anlage des Typs IBM 65/360 rechnete. Die Anschaffung dieses Computers der dritten Generation war bei den SBB als ‹Markstein› gefeiert worden. Die SBB hatten gehofft, damit auch Simulationen für die Fahrplanerstellung durchführen zu können. Doch erst das IBM-Nachfolgemodell System/370 war mit integrierten Schaltkreisen ausgerüstet und brachte damit die Voraussetzungen fürs Time-Sharing-Verfahren mit, also für den gleichzeitigen Zugriff mehrerer Benützer/innen und für Echtzeit-Anwendungen. Dies ist der technologische Hintergrund, auf welchem sich Stähli in seinem Fahrplan-Aufsatz von 1969 positionierte. Der ETH-Ingenieur Werner Guyer publizierte im selben Jahr eine Dissertation zur Frage, ob man organisch gewachsene Fahrpläne mittels Computerprogrammen optimieren und auf diese Weise den immer komplexeren verkehrlichen Anforderungen anpassen konnte oder nicht. Wie Stähli war Guyer der Ansicht, dass die Nachfrage nach Bahndienstleistungen «ganz

wesentlich vom Angebot» abhängen, wie es im Fahrplan zum Ausdruck komme. Guyer gelangte zur Schlussfolgerung, der starre Fahrplan sei als «Idealziel» anzustreben, doch betriebliche Gründe könnten im konkreten Fall dagegen sprechen. So lasse sich bei Bahnen mit geringem Verkehr die Führung derart vieler Züge, wie dies der starre Fahrplan vorsehe, nicht verantworten. Nach dieser Absage an einen generellen starren Fahrplan versuchte Guyer, die Komplexität der Fahrplanoptimierung mittels automatischer Berechnung beherrschbar zu machen. Guyer rekurrierte für seinen Rechenversuch erstens auf spieltheoretische Überlegungen zum Problem des Entscheidens unter Unsicherheit. Und zweitens griff er zur «dynamischen Programmierung», die aus der Operations-Research-Methode entstanden war. Er synthetisierte die beiden Methoden, algorithmisierte das Problem und übersetzte es in eine Programmiersprache für den Computer. Auch bei der Deutschen Bundesbahn suchte man in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre nach Möglichkeiten, die Fahrplanerstellung zu automatisieren. Dazu waren verschiedene Computerprogramme entwickelt worden. Allerdings konnten die damaligen Rechner die zahlreichen zu berücksichtigenden Variablen bei der Fahrplanerstellung noch nicht optimal verarbeiten. Der deutsche Bundesbahndirektor Brettmann hielt dazu fest, man sei vorläufig noch «weit davon entfernt, die für eine volle Automation benötigten Rechner und Programme zu besitzen», gab sich für die Zukunft jedoch zuversichtlich. Samuel Stähli war da skeptischer. In seinem Aufsatz erteilte er der Hoffnung, «gewachsene» Fahrpläne mittels der elektronischen Datenverarbeitung optimieren zu können, eine Absage. Stähli hielt fest, Computer vermöchten sich alle möglichen Variablen einer Fahrplanerstellung nur dann zu «merken», wenn die erforderlichen Entscheidungsregeln zuvor eindeutig definiert worden seien und man sie als Computerprogramme formulieren könne. Das gelinge jedoch heute und auf absehbare Zeit noch nicht. Stähli sprach damit das Problem der übergrossen Komplexität von Rechenaufgaben an, etwa für periodisch wiederkehrende Ereignisse, das die Ingenieurs- und Computerwissenschaft bis heute umtreibt. Er folgerte daraus 1969: «Nachdem nun feststeht, dass die elektronische Datenverarbeitung nicht das Werkzeug ist, um vorhandene Fahrpläne zu verbessern oder um von ihnen in Richtung auf ein gesuchtes Optimum gänzlich loszukommen, muss eine andere Methode gefunden werden.» Diese andere Methode bestand in der Reduktion der Komplexität durch die Einführung eines starren Fahrplans. Denn durch einen solchen könne man, so Stähli, die Sätze von «Randbedingungen in ihrer überbordenden Menge» minimieren, indem man den 24-Stunden-Zyklus auf einen Einstunden-Zyklus reduziere: «Offensichtlich verkleinert ein solcher Entschluss die Arbeitsmenge derart, dass man mit vernünftigem Aufwand völlig neue Fahrpläne für ganze Eisenbahnnetze aufstellen kann.» Und er schloss mit der Überzeugung: «Einschneidende Verbesserungen oder gar der vollständige Ersatz eines bestehenden Fahrplanes lassen sich aus methodischen Gründen nur über die Einführung des starren Fahrplanes verwirklichen.» Dabei sah Stähli den starren Fahrplan als Massnahme an, die praktisch unverzüglich ergriffen werden könnte – und müsste. Der völlige Neubau von Strecken kam für ihn dagegen «aus Kostengründen erst als letzte Massnahme in Frage.»

Die Betriebsmühlen mahlen langsam – und drei «Spinner» treffen sich im Takt

Auch wenn der starre Fahrplan seit 1953 ein Thema wiederholter SBB-Studien war und auch wenn man ihn im Mai 1968 zwischen Zürich und Rapperswil eingeführt hatte, wurde Stähli's Vorschlag einer generellen Umstellung vorerst nicht aufgenommen: «Interessant, aber nicht durchführbar», soll der damalige Fahrplanchef darauf geantwortet haben. Möglicherweise interpretierten die SBB-Vorgesetzten Stähli's kühnen Streich als eine fachliche und hierarchische Grenzverletzung gegenüber der mit dem Fahrplan hauptsächlich beauftragten Betriebsabteilung. Es ist deshalb denkbar, dass Stähli den Aufsatz erst publizierte, nachdem er mit seinen Vorschlägen auf dem Dienstweg abgeblitzt war. Der weitere Verlauf der Geschichte zeugt jedoch auch davon, dass Stähli in seinem engeren beruflichen Umfeld auf Unterstützung zählen konnte. Im Studienbüro beschäftigte sich Stähli zu jener Zeit mit der Fahrplanerstellung für einen zukünftigen Gotthardbasistunnel, und er verfolgte die Unternehmenspolitik der bereits erwähnten bernisch-solothurnischen Regionalbahnen. Mitanschauen zu müssen, wie dort der starre Fahrplan immer stärker verdichtet wurde, dürfte Stähli's Ehrgeiz, die SBB von diesem Prinzip zu überzeugen, zusätzlich angestachelt haben. Hinzu kam, dass die holländischen Bahnen ihren starren Fahrplan 1970 ausbauten und den Halbstundentakt oder noch kürzere Taktintervalle einführten.

Der «Spinnerclub» erschien daher als ideale Plattform für die freie und vorurteilslose Diskussion von Stähli's Vorschlag. Den Auftakt dazu bildete die dritte Spinnerclubsitzung anfangs April 1971. Auch wenn die Protokollnotizen dies nicht ausdrücklich vermerken, so ist doch zu vermuten, dass sie vor allem die Inputs von Samuel Stähli wiedergeben. So heisst es darin: «Im grossen und ganzen werden die Vorteile des starren Fahrplans anerkannt. Es wird auf die Erfahrungen der SZB/VBW und der NS hingewiesen. Objektive Vergleiche mit dem Netz der NS ergeben, dass die Schweiz kein Sonderfall ist.» Die «Spinner» begannen also, am Dogma der 1950er-Jahre zu rütteln, wonach die Schweiz so ganz anders sei als Holland. Schwierigkeiten, so äusserten sie sich zuversichtlich, «könnten höchstens von politischer Seite entstehen.» Doch in der fünften Sitzung des «Spinnerclubs» von Ende Juni 1971 wurde bekannt gegeben, dass die Betriebsabteilung der Generaldirektion Fahrplanstudien für einen starren Fahrplan in Auftrag gegeben habe. Im Protokoll heisst es dazu: «Der Spinnerclub wird dieses Problem deshalb nicht weiter verfolgen.» Die Bedeutung dieses Protokolleintrags ist schwer einzuschätzen. Wollte die Betriebsabteilung, die bereits Stähli's bisheriges Vorgehen als Affront empfunden haben mochte, das weitere Wildern in ihrem Reservat unterbinden? Wenn dem so war, so gelang ihr das nicht. Der Gründer und Präsident der «Spinner», Jean-Pierre Berthouzoz, und der Physiker Hans Meiner, der wie Stähli schon als Bub einen eigenen Fahrplan konstruiert hatte, wurden zu Stähli's Weggefährten in einer Spinnerclub-Arbeitsgruppe zur Fahrplangestaltung. Im Frühherbst 1971 fingen die drei mit ihrer Arbeit an. Sie trafen sich jeweils am späten Montagnachmittag in einem ihrer Büros, diskutierten, rechneten, zeichneten, fragten bisweilen die anderen Mitarbeiter um deren Meinung und schlossen ihre Planungssitzungen oft im Restaurant «Bierhübeli» bei Bratwurst und Rösti ab. Dieses Vorgehen macht deutlich, wie die Mitglieder des «Spinnerclubs» im Schutz der GdI ihre brauchbaren Subversionen

vorantreiben konnten und dabei von den fachlichen und personellen Ressourcen des Studienbüros wie auch von persönlichen Kontakten profitierten. So übersetzte Oskar Baumanns Ehefrau die Unternehmensplanung der Nederlandse Spoorwegen, die «Spoor naar 75», deren Netzgraphik die Erarbeitung des schweizerischen Taktfahrplans wesentlich beeinflusst hat, auf Deutsch. Stähli selber stand in freundschaftlicher Verbindung zu holländischen Bahnfachleuten, etwa zu Theo Tieleman, der vor der GdI referierte. Und Verena Stähli, ihres Zeichens Kunsthistorikerin und Italienischlehrerin, überzeugte ihren Mann mit Hilfe einer Umfrage unter ihren Sprachschüler/innen davon, den abweisenden Begriff «starrer Fahrplan» durch das wohl klingende «Taktfahrplan» zu ersetzen. Die Inspiration dazu erhielt sie durch ein Plakat der Deutschen Bundesbahn, die 1971 im Intercity-Verkehr den starren Fahrplan einführte und dafür mit dem Slogan warb: «Deutschland im Zwei-Stunden-Takt». Dass die Treffen der Spinnerclique trotz aller Wohlgefallenheit innerhalb des Studienbüros ein durchaus subversives Potenzial aufwies, geht aus den Erinnerungen der Beteiligten hervor, welche vor allem die Vorbehalte gegenüber ihren Ideen memorieren. Die drei Taktfahrplan-Autoren integrierten diese Vorbehalte als kontrafaktische Reibungsflächen in ihre Berechnungen und Argumente, wodurch das Konzept qualitativ abgedichtet und seine Erfolgchancen erhöht wurden.

Ende Februar 1972 trug das Trio die Zwischenergebnisse seiner Arbeit wieder im Spinnerclub vor. Und im Juni 1972 stand der «Taktfahrplan Schweiz: Ein neues Reisezugkonzept» bereits auf der Traktandenliste der jährlichen Fachtagung der GdI in Choindex. Als Nichtakademiker konnten der stellvertretende Chef der für Fahrplanfragen zuständigen Betriebsabteilung Max Rietmann und der Fahrplanchef Emilio Figini nicht an der GdI-Versammlung teilnehmen. Deshalb demonstrierten die drei «Spinner» ihr Konzept kurz vor ihrem Auftritt in Choindex einen Nachmittag lang vor diesen beiden und vor Samuel Berthoud, dem Leiter des Kommerziellen Dienstes Personenverkehr. Sie sasssen dabei vor einem sehr skeptischen Figini und einem zunehmend wohlwollenden Rietmann – der KDP-Vertreter war gegenüber den die Attraktivität steigernden Vorschlägen ohnehin aufgeschlossen. Die drei «Spinner» hatten sich gewappnet und konnten jede Detailfrage (in welchen Zügen sind Speisewagen vorgesehen? Wie viele Minuten beträgt die minimale Umsteigezeit in Olten?) beantworten. Zwischen dem Fahrplanchef und dem Betriebschef-Stellvertreter kam es beinahe zum Eklat, als letzterer die misstrauischen Fragen und Einwände des ersteren nicht mehr tolerieren wollte und den dreien attestierte, es sei nicht so dumm, was sie da gemacht hätten. Jener, der da seinen Kollegen in die Schranken wies und den «Spinners» Wohlwollen schenkte, war Max Rietmann, der 1978 Chef der Betriebsabteilung wurde und die Realisierung des Taktfahrplans im Jahr 1982 verantwortete. Doch auch der damals so misstrauische Emilio Figini sollte seinen Teil zum Taktfahrplan und zu Bahn 2000 beitragen, indem er den sukzessiven Ausbau Zürichs zur Fahrplanspinne und zum Vollknoten unterstützte. So verkehrten die Städteschnellzüge zwischen Zürich und Bern auf der neu eröffneten Heitersberglinie bereits ab 1975 in einem Stundentakt, allerdings mit einer grösseren Lücke am frühen Nachmittag. Berthouzo, Meiner und Stähli hatten die Generalprobe vor den Kadern der Betriebsabteilung mit Bravour bestanden. Nun stand ihnen noch die Premiere bevor: der Auftritt vor der GdI am 16. Juni 1972.

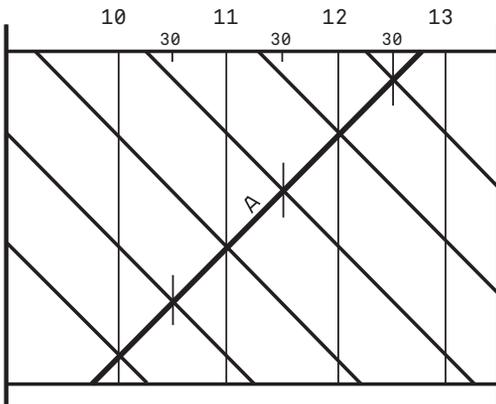
«Taktfahrplan Schweiz»: Der Auftritt vor der GdI im Juni 1972

Stähli trat in Choindex als Hauptreferent des Traktandums «Taktfahrplan Schweiz» auf, «assistiert», wie es später in der National-Zeitung hiess, «von zwei Kollegen», welche die Dias bedienten. Diese Wahrnehmung war typisch. Die «Kollegen» Berthouzoz und Meiner sollten erst nach dem frühen Tod Stählis aus dessen Schatten treten. Das «Pamphlet», wie das Spinner-Trio sein Taktfahrplan-Konzept ironisch nannte, kam schon im ersten Satz ohne Umschweife zum Kern der Sache: «Der Anteil der Eisenbahnen am gesamten Personenverkehr sinkt seit Jahren immer weiter ab. Gründe dafür gibt es mehrere; im Vordergrund steht das den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügende Angebot der Bahn an ihre potenziellen Kunden. Hauptbestandteil dieses Angebotes ist der Fahrplan, dessen Umgestaltung und Verbesserung seit geraumer Zeit in vielen Kreisen diskutiert wird.» Weil es bisher nur geringfügige Änderungen im SBB-Netz gegeben habe, sei ein organisches Wachstum möglich gewesen. Mit der Eröffnung der 1969 begonnenen Heitersberglinie im Limmattal auf der Strecke Zürich-Bern und mit der projektierten neuen Flughafenlinie via Zürich-Kloten sehe man sich jedoch erstmals einer «völlig neuen Situation» gegenüber, weil Form und Fahrzeiten des Schnellzugnetzes sich in solchem Masse änderten, dass man mit kleinen Anpassungen nicht mehr zurechtkomme. Wenn sich schon die Notwendigkeit zum Neuanfang ergebe, dann könne man sich ja die Erfahrungen der Nederlandse Spoorwegen zunutze machen, welche den netzweiten Taktfahrplan seit vielen Jahren kennen und immer weiter vervollkommen würden. An dieser Stelle würdigte das «Pamphlet» die Einwände aus dem Studienbericht von 1953 und anerkannte die Verschiedenheiten zwischen der Schweiz und Holland. Doch in einer schlaun argumentativen Wende nahmen die Autoren erstens eine positive Umbewertung der schweizerischen Besonderheiten vor. Und sie schlussfolgerten zweitens, ob sich trotz aller scheinbaren Nachteile ein systematischer Fahrplan aufbauen lasse, das könne «nur der konkrete Versuch zeigen», wozu das vorliegende Taktfahrplan-Konzept einen Beitrag darstelle.

Die drei ‹Spinner› skizzierten einen Einstunden-Taktfahrplan für ein dreistufiges Zugsystem aus Städteschnellzügen (A), Bezirksschnellzügen (B) und regionalen Personenzügen (C), welches an das vorerwähnte Konzept von August Scherl erinnerte. Das neue Reisezugkonzept ging von der Bedingung aus, wonach ein neuer Fahrplan keine örtlichen Angebotsverschlechterungen bringen dürfe und auf sämtliche für den Fahrplan bedeutenden Eisenbahnlinien auch der Privatbahnen ausgedehnt werden sollte. Damit war bereits die Idee des integrativen Bahnverkehrsverbunds angedacht. Zudem waren auch die Bahnnebenaufgaben, der Güterverkehr und der internationale Reiseverkehr zu berücksichtigen. Das Ziel sei dann erreicht, hielten Berthouzoz, Meiner und Stähli prägnant fest, wenn sich die durch den Taktfahrplan angestrebte umfassende Angebotsverbesserung «mit den ohnehin vorhandenen oder endgültig geplanten Mitteln (Anlagen, Fahrzeuge) und mit dem heutigen Personalbestand verwirklichen» lasse. Für den Aufbau des Taktfahrplans orientierten sich die drei Planer nicht nur an den herkömmlichen Strecken- und Routengraphiken mit Zeit-Wege-Linien, sondern auch an der Netzgraphik, die sie dem holländischen Fahrplan entnahmen. Die Netzgraphik enthielt nämlich alle relevanten Faktoren in einer Darstellung, was jenem integrativen Modell der Gleichzeitigkeit entsprach, das die Autoren gewählt hatten, um dem von Stähli 1969 identifizierten

Entscheidungsdilemma zu entgehen. Sie verzichteten damit auf das übliche sequenzielle Vorgehen bei der Fahrplanerstellung, bei welchem die einzelnen Teilentscheidungen stets nacheinander gefällt wurden. Aus dieser synchron-parallelen Sichtweise ergaben sich auch das Gebot und das Potenzial der Fahrplansymmetrie: «Gute Umläufe sind nur denkbar, wenn von A nach B im Laufe des Tages gleichviel gleichartige Züge fahren wie von B nach A.» In der Argumentation vor der Volksabstimmung über die Bahn 2000 benützten die SBB die Fahrplansymmetrie und das Knotensystem als zentrale Elemente, um die Überlegenheit des scheinbar so einfachen und doch so brillanten Systemprinzips von Bahn 2000 zu beweisen, und um zu rechtfertigen, warum Ausbauten, Neubauten und neues Rollmaterial notwendig geworden waren: nämlich zur Erreichung der Symmetriezeiten.

Bezweckt eine Fahrplaninnovation die Beschleunigung der Gesamtreisezeit, so müssen in erster Linie häufige Verbindungen und schlanke Anschlüsse angeboten werden. Wenn sich die Züge auf einer Strecke in der Mitte der Strecke oder genauer: in der Hälfte ihrer Fahrzeit treffen, dann steigt die Chance, dass die Reisenden am Knotenbahnhof innert kurzer Zeit Anschluss an weiter fahrende Züge erhalten, die sich genauso verhalten. Die Reisenden profitieren also von positiven Netzurückkoppelungen. Die Originallegende Stähli zur folgenden Abbildung lautete: «Der Reisende in Zug A erlebt alle 30 Minuten eine Begegnung mit einem der Gegenzüge, die im Stundentakt fahren.»



Quelle:

Samuel Stähli, Zur Entwicklung des Taktfahrplans, in: Zur Entwicklung des Taktfahrplans in der Schweiz und weitere Beiträge zur Planung der Bahn – Samuel Stähli zum Gedenken, Sonderdruck aus:

Schweizer Ingenieur und Architekt 1990/1991, S. 9, Bild 3.

Mit der Fahrplansymmetrie profitierten die Planer von einem die Komplexität reduzierenden Instrument, wie Liebchen und Möhring vermuten: «among further motivations for symmetry, [...] the most convincing one seems to be that symmetry halves the complexity of an instance. This can in particular be useful if there are complex interfaces to international trains or to regional traffic, and when planning is performed manually». Alle drei Bedingungen waren im Fall des Taktfahrplans gegeben: Die drei Autoren mussten sich um die Anschlussfähigkeit an die internationalen Züge bemühen. Sie durften das Regionalzugnetz nicht vernachlässigen. Und sie erarbeiteten ihren Fahrplan von Hand. Am Zeichenbrett konstruierten sie vom als Vollknoten definierten Hauptbahnhof Zürich aus ein Schnellzugnetz, in welchem A- und B-Züge im Stundentakt in alle vier Himmelsrichtungen verkehrten. In dieses Grundnetz fügten sie die Regionalzüge (C-Züge) ein, denen eine Verteil- und Sammelfunktion zukam. Das Resultat war eine enorme Verdichtung des täglichen Zugangebots in «allen wesentlichen Verkehrsbeziehungen».

Es gelang dem Spinner-Trio, die traditionelle Fokussierung der Bahnplanung und auch der Politik auf eine bestimmte Linie zugunsten einer integrativen Betrachtung aufzuweichen. Diese Absicht wird deutlich an den kaum zufällig ausgewählten Fahrplanbeispielen im ‹Taktfahrplan Schweiz› von 1972. Neben einer grossen Relation wie St. Gallen–Basel wurden auch die Fahr- und Anschlusszeiten für eine mittlere Verbindung wie Basel–Aarau, für den Land-Stadt-Verkehr wie Huttwil–Luzern oder für den ländlich-touristischen Verkehr wie La Plaine–Zermatt präsentiert. In allen Beispielen gelangten die Autoren zu einer deutlichen Reisezeitverkürzung und zu einer Vermehrung der Verbindungen. Im Berufspendlerverkehr sahen sich die SBB stets mit den meisten Wünschen nach einer Fahrplanoptimierung konfrontiert. Doch gerade bei den nachgelagerten C-Zügen haperte das Taktfahrplanmodell, wie die Autoren eingestanden: «Die normalen C-Züge lassen sich den zeitlichen Wünschen der Pendler nicht anpassen.» Damit stellte sich die Frage, ob der Taktfahrplan für den Berufsverkehr Verschlechterungen bringen würde. Die Autoren verneinten dies, indem sie daraufhin hinwiesen, dass auch der bisherige Fahrplan nicht alle Pendlerwünsche erfülle und dass der Trend zur gleitenden Arbeitszeit das Problem ohnehin individualisiere. Vor allem aber machten sie darauf aufmerksam, dass wirklich pendlerfreundliche Fahrpläne nur durch eine Verdichtung des Nahverkehrs «bis zum eigentlichen S-Bahn-Betrieb» zustande kommen könnten. Gleichzeitig hielten sie den Taktfahrplan für eine «unabdingbare Voraussetzung für die spätere Einführung des S-Bahn-Betriebes in verschiedenen Regionen der Schweiz.»

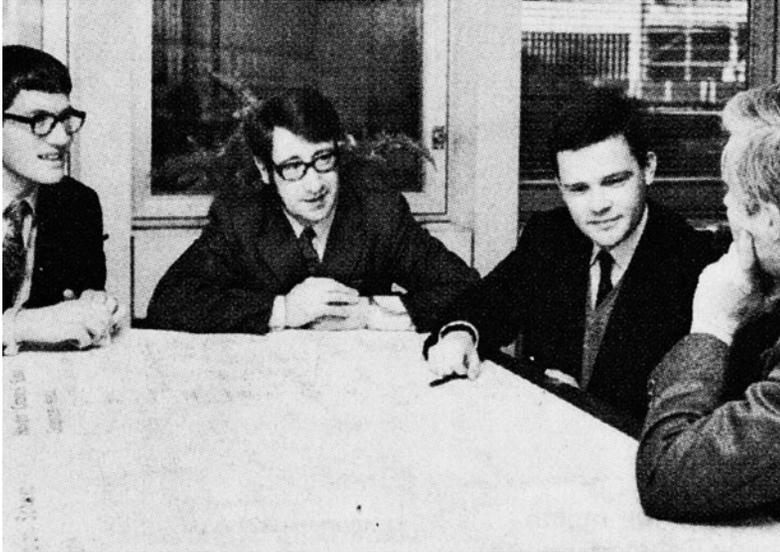
Der letzte Teil des ‹Pamphlets› widmete sich der Zielsetzung, die Angebotsverdichtung ressourcenneutral zu erreichen. Anhand der Faktoren Gleisbelegung, benötigtes Rollmaterial, Durchführbarkeit des Gleisunterhalts, Management der Stromspitzen und Personalbedarf wurde ausgeführt, dass die Fahrplanumstellung fast durchwegs mit den vorhandenen Kapazitäten auskomme. Nur beim Energieverbrauch und beim Rollmaterial rechnete man mit einer Zunahme. Den geringen Mehrkosten im Bereich Stromverbrauch und Rollmaterialunterhalt stellte das Konzept ‹Taktfahrplan Schweiz› nicht weiter bezifferte beträchtliche Ertragssteigerungen durch die zu erwartende Nachfrageerhöhung gegenüber. Für seine Prognosen stützte sich das Trio auf die Verkehrsstatistiken der im starren Fahrplan

verkehrenden schweizerischen Vorortsbahnen und der südinglischen Intercity-Zügen. So war das Passagieraufkommen auf dem «Goldküstenexpress» Zürich-Rapperswil seit der Umstellung auf den starren Fahrplan um 20.6 Prozent gestiegen. Abschliessend betonten Berthouzo, Meiner und Stähli in ihrem Konzept die Wirtschaftlichkeit des Taktfahrplans, seine ausgesprochene Werbefreundlichkeit, seine Machbarkeit und seine systemische Flexibilität. Denn der Taktfahrplan sei sowohl beim aktuell gegebenen wie auch bei einem anderen Zustand des Produktionsapparates anwendbar. Die Autoren hielten ihn bereits ab 1975 für umsetzbar, dies unter der Voraussetzung, dass die Heitersberglinie eröffnet und die Flughafenlinie sowie U- und S-Bahn Zürich im Bau seien. Und sie empfahlen, so rasch als möglich zu dieser neuen Produktionsweise überzugehen. Die SBB würden damit noch erfolgreicher «im Konkurrenzkampf bestehen» und noch besser «ihrer Aufgabe als landesweites öffentliches Verkehrsmittel gerecht».

So ähnlich dürfte auch der Schlusssatz von Stählis Präsentation an der GdI-Versammlung gelautet haben. Die «National-Zeitung» rapportierte unter dem Titel «Revolutionäre SBB-Fahrplan-Visionen», dass die zu ihrer Jahresversammlung angereisten Beamten mit Poly-Diplomabschluss «nicht wenig erstaunt» gewesen seien, «von einem Bauingenieur weder eine gelehrte Abhandlung über Bodenmechanik, Brückenstatik noch Tunnelbohrerei zu vernehmen.» Der Journalist meinte, «der geniale Wurf des Konstrukteurs» offenbare sich darin, dass die vorhandenen Ressourcen an Personal, Zügen und Strecken trotz einer 50-prozentigen Erhöhung des Fahrplanangebots ausreichen würden. Er zählte auch einige Schwächen des Vorschlags auf – die mangelhafte internationale Anschlussfähigkeit und die Belastungsspitzen im Stromverbrauch –, aber dies tat seiner Begeisterung keinen Abbruch: «Die Zeit drängt und die Vorarbeit ist geleistet», hielt der Berichtersteller fest und schloss mit der eindringlichen Frage: «Wird die SBB ihre Chance nutzen?» Durch diesen Zeitungsartikel erfuhr auch die breite Öffentlichkeit von den Spinnereien innerhalb und ausserhalb der SBB-Stuben. Denn die drei Taktfahrplan-Autoren beteuerten in einem umgehenden Schreiben an die Generaldirektion, diese Meldung von ihrem Vortrag sei auf einem für sie «unbekannten Kanal» von der geschlossenen GdI-Versammlung an die Öffentlichkeit gelangt.

Doch es setzte keine Rüge ab. Im Gegenteil: Der Vorsitzende der SBB-Generaldirektion, Otto Wichser, zeigte sich in einem persönlichen Brief ans Spinner-Trio «stark beeindruckt», dankte für diesen «wertvollen Beitrag» und liess den drei Taktfahrplan-Erfindern eine monetäre Anerkennung zukommen. Die Generaldirektion stützte sich dabei auch auf das Urteil von Rietmann und Berthoud: «Die Betriebsabteilung und der Kommerzielle Dienst Personenverkehr beurteilen Ihre Arbeit als vorzüglich». Die Strategie der Spinnerclique war aufgegangen: Die Traktandierung ihrer Arbeiten in der GdI-Versammlung hatte ihnen den Weg zur internen Anhörung vor dem direkt dafür zuständigen Kader, also vor Rietmann, Figini und dem KDP-Chef Berthoud geebnet. Die positive Rezeption der Idee in Choindex wirkte vermutlich auch wieder auf deren Einschätzung zurück. Denn bereits vier Tage nach dem Auftritt der «Spinner» vor der GdI verfasste die Betriebsabteilung eine Stellungnahme zuhanden der Generaldirektion, in welcher sie die umfassende Prüfung des neuen Reisezug-Konzepts Taktfahrplan Schweiz im Hinblick auf eine allfällige Realisierung im Jahr 1977 beantragte. Dabei ist nicht zu vergessen, dass die Betriebsabteilung seit

1968 mit der Prüfung eines gesamtschweizerischen starren Fahrplans beauftragt war. Das mit einer erfrischenden Ungeduld daher kommende Konzept der ‹Spinnerclique› dürfte jedoch katalytisch gewirkt haben.



Samuel Stähli, Jean-Pierre Berthouzoz und Hans Meiner (von links nach rechts) beim Interview mit dem SBB-Nachrichtenblatt, abgebildet im SBB-Nachrichtenblatt Nr. 5/1973, S.84.

Die subversive Systeminnovation wird integriert und ist anschlussfähig

Die SBB-Führung nahm die Behauptung und die Herausforderung, der Taktfahrplan sei machbar, auf und setzte im Spätherbst 1972 eine vollamtliche Projektgruppe ein, welche das Konzept prüfen und gegebenenfalls seine Umsetzung planen sollte. Nun gewann die institutionelle Ordnung wieder die Oberhand. Die interdisziplinär aus Vertretern der Informatikabteilung, der Kommerziellen Dienste, der Baudirektion, der Abteilung für Zugförderung und Werkstätten sowie des Eidgenössischen Amtes für Verkehr zusammengesetzte Projektgruppe stand unter der Leitung der für Fahrplanfragen zuständigen Betriebsabteilung. Von der Innovatorenclique blieben Stähli und Meiner dabei. Während eines Jahres überprüfte die Projektgruppe die Berechnungen des Konzepts und detaillierte die Anforderungen an seine Umsetzung. Mit einigen Korrekturen konnte sie die Realisierbarkeit eines gesamtschweizerischen Taktfahrplans beweisen, und auch der Kostenaufwand lag im Rahmen des Möglichen. Doch dann kam der Erdölpreisschock, der Güterverkehr brach ein, die Defizite explodierten. Man sah sich zunächst mit ganz anderen Problemen konfrontiert als mit der Einführung des Taktfahrplans. Dass dieser schlussendlich doch realisiert wurde, liegt nebst den international überzeugenden Vorbildern an der inhaltlichen Flexibilität des ursprünglichen Konzepts. Das Rationalisierungspotenzial war und ist dem starren Fahrplan inhärent. Deshalb erwies sich

der Taktfahrplan in der Rezession der 1970er-Jahre auch als an die veränderten Bedingungen anschlussfähig. Er passte zum «rationalisierten Bahnbetrieb», wie ihn die SBB in ihrem so genannten «Bericht 1977» aus Spargründen vorschlugen, und wie er Eingang in den ersten bundesrätlichen Leistungsauftrag an die SBB von 1980 fand, welcher festhielt: «Untersuchungen zeigten, dass in den meisten Fällen ein weiter rationalisierter Bahnbetrieb (d.h. insbesondere Taktfahrplan, kondukteurloser Betrieb, Einschränkung oder Aufhebung der Besetzung von Stationen) die grössten Einsparungen brächte, gesamthaft etwa 25 Millionen Fr. im Jahr.» Gleichzeitig erhoffte man sich vom Taktfahrplan eine optimale Ausnutzung des Produktionsapparats. Vor allem aber hatten die Taktfahrplan-Autoren mit ihrem «Neuen Reisezugkonzept» auf ein am Verkehrsmarkt attraktives Angebot abgezielt. Damit erwies sich das Konzept auch mit dem Marketing Turn bei den SBB kompatibel, der zu Beginn der 1980er-Jahre einsetzte.

Am 23. Mai 1982 wurde der Taktfahrplan auf dem SBB-Netz schliesslich eingeführt. Wäre das neue Reisezugkonzept in seiner Urfassung von 1972 bereits 1982 verwirklicht worden, hätte sich das Bahnangebot schlagartig um 56 Prozent Zugkilometer erhöht. Doch der Taktfahrplan von 1982 machte einige Abstriche am ursprünglichen Konzept und erhöhte das Angebot schliesslich um 21 Prozent Zugkilometer. Bis zur Bahn 2000, für deren Konzipierung dem Spinnerclub-Mitglied, zeitweiligen GdI-Zentralpräsidenten und S-Bahn-Zürich-Projektleiter Samuel Stähli zwischen 1984 und 1986 eine zentrale Rolle zukam, wurde das ursprüngliche Ziel jedoch sukzessive umgesetzt. Entsprechend schwer fällt es heute, sich in die taktfahrplanlose Zeit zurück zu denken. Vielleicht ertüfelt eine neue Generation von «Spinners» und «Spinnerinnen» gelegentlich eine zeitgemässe Erweiterung.

Anmerkungen:

Dieser Beitrag stellt eine für die GdI erstellte Synthese aus dem Buch der Verfasserin dar: Gisela Hürlimann, Die Eisenbahn der Zukunft, Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955–2005, Zürich 2007. Als Quellen wurden insbesondere benutzt: GdI-Archiv Bern: Ordner Spinnerclub (1971–1982), diverse Sitzungseinladungen und Protokolle; SBB-Archiv in der SBB-Infothek Bern: Bestände SBB32_049_04 zum Studienaufenthalt bei den NS-Bahnen 1953; SBB32_049_03 zur Studi-

enreise zur DB 1953; SBB39_009_25 zu den Massnahmen und Führungskonferenzen betr. Verbesserung der SBB-Wettbewerbsfähigkeit (1967/1968); SBB51_031_01 zur Projektgruppe Taktfahrplan Schweiz; Briefe aus dem Privatarchiv von Samuel und Verena Stähli. Ebenfalls als Quellen dienten die Interview-Aussagen von Jean-Pierre Berthouzoz, Reto Danuser, Hans Eisenring, Hans Meiner, Ernst Müller, Verena Stähli-Lüthi, Benedikt Weibel, Peter Winter und Peter Zuber.

Explizit zitiert oder erwähnt wurden folgende Publikationen:

Berthouzot, Jean-Pierre, Hans Meiner, Samuel Stähli, Taktfahrplan Schweiz: Ein neues Reisezugkonzept, hg. anlässlich der Fachtagung der Gesellschaft der Ingenieure der SBB vom 16. Juni 1972 in Choindex.

Eidg. Post- und Eisenbahndepartement (Hg.), Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947, mit Ergänzungen bis zum Jahre 1954, Frauenfeld 1955 (mit einem Beitrag von Samuel Müllener).

Brettmann, E. Die Einsatzmöglichkeiten elektronischer Datenverarbeitungsanlagen beim Aufstellen der Fahrpläne sowie der vom Fahrplan abgeleiteten betrieblichen Unterlagen, in: Internationaler Eisenbahnverband et al. (Hg.), Zweites internationales Symposium über die Anwendung der Kybernetik bei den Eisenbahnen, Montreal 1.–6.10.1967, Paris 1967, S. 181–185.

Guyer, Werner. Optimale Fahrplangestaltung im Reisezugsverkehr, Zürich 1969.

Peeters, Leon W. Cyclic Railway Timetable, Rotterdam, June 2003.

Revolutionäre SBB-Fahrplan-Visionen, in: National-Zeitung, 30.8.1972.

SBB-Nachrichtenblatt, diverse Jahrgänge.

Schweizerischer Bundesrat. Botschaft über den Leistungsauftrag 1980 an die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24.10.1979, in: Bundesblatt 1980, I, S. 306–354.

Stähli, Samuel. Grundfragen der Fahrplangestaltung, in: Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongress-Vereinigung (IEKV), Juli/August 1969, S. 445–456.

Zur Entwicklung des Taktfahrplans in der Schweiz und weitere Beiträge zur Planung der Bahn – Samuel Stähli zum Gedenken, Sonderdruck aus: Schweizer Ingenieur und Architekt 1990/1991.

Die ‹Goldene Schiene›. Orientierungshilfe für angebotsrelevante Innovationen im öffentlichen Verkehr

MANUEL HIESTAND

Die ‹Goldene Schiene›, der 1985 erstmals überreichte Preis der GdI, ist eine Auszeichnung für innovative Leistungen und kreative Lösungsvorschläge im öffentlichen Verkehr. Der folgende Beitrag zeichnet Entstehungszusammenhang und Intention dieser Auszeichnung nach, untersucht die Änderungen der Rahmenbedingungen für die Preisvergabe und stellt abschliessend die bisherigen Preisträger ins Zentrum.

Einleitung

Bereits vor 100 Jahren setzte sich die GdI zum Ziel, «[...] die kollegialen Beziehungen unter ihren Mitgliedern zu pflegen, die Standesinteressen nach allen Richtungen, sowohl in ethischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht zu wahren», wie sich bei Robert Kalt in seinem historischen Rückblick fürs 75-Jahre-Jubiläum der GdI nachlesen lässt. Diese Formulierung wurde im Laufe verschiedener Statutenrevisionen abgeändert und lautet gemäss den Statuten vom Juni 2004: «Die GdI bezweckt die Förderung des Austauschs von Fachwissen und von Innovationen im öffentlichen Verkehr sowie die Pflege von kollegialen Beziehungen unter ihren Mitglieder über organisatorische Nahtstellen hinweg.» Gemäss diesem Zitat aus den aktuellen Statuten, steht nicht mehr die Wahrung von Standesinteressen im Vordergrund, sondern viel eher die Innovationsförderung und der fachliche Austausch. Die jährlich stattfindende Fachtagung und die Auslandsexkursion dienen diesem Austausch von Wissensbeständen, Ideen und Lösungsansätzen, aber auch der Pflege kollegialer Beziehungen. Die Mitglieder der GdI verfügen auf Grund ihrer Hochschulbildung über spezifisches Fachwissen und sind in verschiedenen privaten und (halb-)staatlichen Organisationen tätig. In diesem Kontext schafft die Gesellschaft ein kollegiales Umfeld, in dem konstruktive Diskussionen stattfinden. Damit überbrückt sie organisatorische Nahtstellen, wobei sich die breite Streuung ihres Fachwissens als enorm kreativ erweist. Die GdI besitzt in ihrer Funktion als Kaderorganisation jedoch nur eingeschränkte Möglichkeiten, aktiv Fortschritt zu implizieren. Eine davon ist die Auszeichnung ‹Goldene Schiene›, die auf das 75-Jahre-Jubiläum hin lanciert worden ist. Die ‹Goldenen Schiene› bewirkt eine gezielte Thematisierung, setzt Schwerpunkte und ermöglicht eine breite Informationsstreuung. Mit diesem Instrument versucht die GdI, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf innovative Ideen und gelungene Lösungsvorschläge für spezifische Probleme zu lenken. Damit würdigt sie nicht nur die Leistungen der Preisträger sondern kommentiert auch gleichzeitig den technischen Fortschritt im öffentlichen Verkehr. Das System öffentlicher Verkehr setzt sich aus verschiedenen staatlichen und privaten Akteuren zusammen, die im Fokus der Wirtschaft, Politik und Gesellschaft stehen. Diese Akteure befriedigen unterschiedliche private und öffentliche Bedürfnisse, funktionieren nur

im Zusammenspiel und sind an nationale sowie internationale Standards gebunden. In den letzten 25 Jahren änderten sich im öffentlichen Verkehr dabei nicht nur die Rahmenbedingungen für Arbeitgeber und Arbeitnehmerinnen. Mit der Einführung des Taktfahrplans 1982 erfolgte auch ein Prämissenwechsel hin zu einer Angebots-offensive. Dieser strategische Wechsel führte in seiner Konsequenz zu einem Wandel im öffentlichen Verkehr. Eine Angebotserweiterung basiert häufig auf Innovationen und technischem Fortschritt. Dabei unterscheiden sich diese beiden Begriffe hauptsächlich bezüglich ihres Betrachtungshorizonts. Mit anderen Worten führen punktuelle Erneuerungen zu langfristigem Fortschritt. Innovationen beinhalten Joseph Schumpeter folgend eine «kreative Destruktion», das heisst, sie zerstören etablierte Muster, wodurch Raum für Neues entsteht. Ihr Kontext liegt im Alten, was sie gemäss Paul A. David pfadabhängig macht, ohne dass man aber die Richtung der Entwicklung im Voraus bestimmen kann. Erfolgreiche Innovationen ermöglichen einen Absatz, sie kreieren einen Markt und verstehen sich, wie es Brian Loasby formulierte, als eine von der Nachfrageseite gewünschte Dienstleistung.

Der Beitrag untersucht im Folgenden die Auszeichnung ‹Goldene Schiene› näher. In einem ersten Schritt werden die Überlegungen und Intentionen, die in der Auszeichnung verankert sind, betrachtet. Anschliessend folgt eine Analyse der Reglementanpassungen von 1995 und 2001. An dieser Stelle werden die konzeptuellen Veränderungen der Rahmenbedingungen angesprochen sowie die Gründe, die dazu führten, beschrieben. Anschliessend werden die vierzehn ausgezeichneten Themen innerhalb dreier Gruppen besprochen. Im Vordergrund stehen dabei ihre Gemeinsamkeiten und ihr Bezug zur Angebots-offensive der öffentlichen Verkehrsmittel. Abgeschlossen wird der Beitrag mit einer kurzen Zusammenfassung der Ergebnisse aus den drei historischen Abschnitten.

Von der Idee zur Realisierung

Zu Beginn der 1980er-Jahre machte sich der Zentralvorstand der GdL erste Gedanken dazu, wie das 75-Jahre-Jubiläum der Gesellschaft würdig gefeiert werden könnte. Nach mehreren Vorstandssitzungen einigte man sich darauf, das Jubiläum mit einer speziellen Generalversammlung, einem angereicherten Info-Bulletin und einer Auszeichnung zu begehen. Dies war die eigentliche Geburtsstunde der ‹Goldenen Schiene›. Die Gründe dafür, warum der öffentliche Verkehr eine Auszeichnung verdiente, lagen für die Vorstandsmitglieder offen auf der Hand. Der Effekt des öffentlichen Verkehrs auf eine Volkswirtschaft wird in allen wissenschaftlichen Studien durchaus positiv bewertet. Neben dem nachhaltigen Schutz der Umwelt verringert er soziale sowie wirtschaftliche Kosten, erhöht die Mobilität und zerstört für die gleiche Leistung weniger Kulturland als der Individualverkehr. Der Zentralvorstand wollte eine «Auszeichnung positiver Ideen zur Förderung des Schienenverkehrs oder des öffentlichen Verkehrs allgemein» schaffen. «Ziel der Auszeichnung ist zu zeigen, dass gute Ideen vorhanden sind, dass etwas läuft.» Dabei stand nicht – wie üblich – eine zu überreichende monetäre Grösse im Vordergrund, sondern man legte besonders viel Wert auf soziale Anerkennung und Anregung zur Nachahmung sowie auf den nachhaltigen Schutz der Umwelt. In Bezug auf einen Namen für die Auszeichnung herrschte innerhalb des Vorstands noch weitgehend Unklarheit. Er verzichtete daher auf eine Vorgabe und überliess die diesbezügliche

Kompetenz einer Arbeitsgruppe, die sich vorerst unter dem Namen «Schienenkavalier» konstituierte.

Die Arbeitsgruppe traf sich ein erstes Mal Mitte Januar 1984 und übernahm die Vorarbeiten des Zentralvorstands, um aus diesen ein umsetzbares Konzept zu entwickeln. In den ersten Sitzungen wurde nochmals eingehend die grundlegende Intention der Auszeichnung diskutiert. Bei der inhaltlichen Konzipierung zeichnete sich ein nicht vernachlässigbarer Interessenkonflikt ab: Die Auszeichnung war für den öffentlichen Verkehr gedacht und sollte gleichzeitig durch eine Gesellschaft des öffentlichen Verkehrs vergeben werden. Mit anderen Worten, handelte es sich also um einen durch und für den öffentlichen Verkehr geschaffenen Preis. Der Arbeitsgruppe war durchaus bewusst, dass die Auszeichnung nur als medial wirksame «Selbstbeweihräucherung» wahrgenommen werden könnte. Die Schienenkavaliere lösten diesen problematischen Interessenkonflikt mittels zweier unterschiedlicher Massnahmen. Erstens kommunizierten sie die Auswahlkriterien und die Beurteilungsgrundlagen klar. Wesentliche inhaltliche Schwerpunkte bei der Zusammenstellung des Kriterien- und Beurteilungskatalogs bildeten: Rationalität, Attraktivität, Leistung, Erfolg, Reproduzierbarkeit, Identifikation, Ingenieurskunst, Werbewirksamkeit, Umweltfreundlichkeit sowie der soziale und wirtschaftliche Nutzen der auszuzeichnenden Verkehrsdienstleistung bzw. Verkehrsinnovation. Hierbei gilt es zu beachten, dass diese Begriffe diejenigen Fachbereiche abdecken, in denen die GdI-Mitglieder auf Grund ihrer Wissensbestände, ihrer Kompetenz und ihren Erfahrungen aus der Praxis zu den absoluten Spezialisten zählen. Insgesamt war man sich einig, dass nur «realisierte Ideen oder realisierbare» ausgezeichnet werden dürften; umstrittene Ideen oder Subkulturen sollten gezielt ausgeklammert werden. «Beurteilt werden [demnach] Ideen, Verhaltensweisen, Objekte, Tarife, Fahrpläne und besondere Anwendungsformen des öffentlichen Verkehrs.» Um eine möglichst breite Auswahl an Preisempfängern zu erhalten, forderte man die GdI-Mitglieder im Info-Bulletin auf, der Arbeitsgruppe oder dem Zentralvorstand Vorschläge zu unterbreiten. Zugleich wurden verschiedene Persönlichkeiten, die mit dem öffentlichen Verkehr verbunden sind, direkt angefragt. Die Vorschläge wurden kontinuierlich in eine «Ideenliste» eingetragen, wodurch sich die zu beurteilende Gesamtheit der Ideen stetig vergrösserte, was durchaus den Vorstellungen der Arbeitsgruppe entsprach. Die zweite Massnahme bestand in der Bildung einer fünfköpfigen Jury, wobei nur ein Platz für ein Mitglied aus dem Kreise der Arbeitsgruppe oder des Zentralvorstands vorgesehen war. Das Zusammenstellen einer adäquaten Jury erwies sich zunächst schwieriger als erwartet. Bei vielen der angefragten Persönlichkeiten war der Terminkalender bereits voll, gleichzeitig hatten viele Probleme mit dem Namen «Schienenkavalier – chevalier du rail». Der damit verknüpfte Vergleich mit dem «Ritter der Strasse» erzeugte Assoziationen mit einem Retter und stand im Widerspruch zur eigentlichen Absicht der Auszeichnung.

Der Name gefiel letztlich auch den Jurymitgliedern – das waren nun H. Brändli, P. Cavaleri, T. Lüchinger, P. Scheidegger und als Vertreter der GdI-Arbeitsgruppe W.A. Baumgartner – nicht. Nach eingehender Diskussion in der Sitzung Ende Mai 1985 einigten sich diese auf die Bezeichnung «Goldene Schiene». Sie hielten hierzu fest, dass das Wort Schiene implizit mit öffentlichem Verkehr verbunden sei und in Kombination mit dem Adjektiv golden den Sinn und Zweck der Auszeichnung

inhaltlich und illustrierend beschreibe. Der Name der Auszeichnung wurde somit in letzter Minute geändert, ist jedoch bis heute in Gebrauch. Die Jury wählte aber nicht nur den ersten Preisempfänger aus, sondern betonte, dass die ‹Goldene Schiene› in Zukunft in periodischen Abständen vergeben werden sollte. Erst dadurch könne die Kommunikation und ‹Publizität für gute Leistung im öffentlichen Verkehr nach aussen› garantiert werden. Die Jurymitglieder der ersten Stunde gaben der Auszeichnung den letzten Schliff und schlossen den Prozess von der Idee zur Realisierung ab.

Die hier beschriebenen Vorarbeiten der Arbeitsgruppe dauerten gut 15 Monate. Es gelang ihr während dieser Zeitspanne, eine konzeptuelle Basis zu legen, von der aus es möglich war, fünfzehn ‹Goldene Schienen› an 23 verschiedene Personen oder Organisationen zu verleihen. Der erste solche Preis wurde termingerecht am 8. Juli 1985 anlässlich der 75-Jahre-Jubiläums-Generalversammlung der Gdl in Spiez dem Direktor der glarnerischen Braunwaldbahn übergeben. Im Folgenden werden die Modifikationen von 1995 und 2001 beschrieben, da sie das ursprüngliche Auswahlverfahren des Preises leicht verändert haben.

Die Modifikationen von 1995 und 2001

Nachdem die ‹Goldene Schiene› bereits sechsmal vergeben worden war, war für die Arbeitsgruppe der Zeitpunkt gekommen, die bisherigen Preisvergaben in der Retrospektive zu analysieren. Das Ergebnis fiel nüchtern aus; der Bekanntheitsgrad der ‹Goldenen Schiene› musste als spärlich bezeichnet werden. Zwar wurde die Aufmerksamkeit auf einzelne Projekte gelenkt und löste auch einige Echos aus – jedoch nur regional, im lokalen Umfeld des Preisempfängers und keinesfalls über die Sprachgrenzen hinweg. Um die mediale Wirksamkeit und somit die Wahrnehmung der Auszeichnung zu erhöhen, schlug die Arbeitsgruppe zwei Lösungsvarianten vor. Der erste Vorschlag bestand aus der Erweiterung der Trägerbasis. Das bedeutete, die Ideenfindung sowie das Auswahlprozedere in Zusammenarbeit mit einer anderen Kaderorganisation vorzunehmen. Dadurch verringerte sich aber der Einfluss der Gdl, was durchaus nicht in ihrem Interesse war. Der zweite Vorschlag, den auch der Zentralvorstand im Mai 1995 zur Umsetzung frei gegeben hatte, beinhaltete die Schaffung einer eigenen Identität, im Sinne einer eigenständigen Veranstaltung. Um die Arbeitsgruppe mit zusätzlichen Freiheiten auszustatten, wurde auf das Prämierungsverfahren durch eine Jury verzichtet. Die modifizierte Preisübergabe fand nun abgelöst von der Generalversammlung statt und konnte wie ein Event arrangiert werden. Dabei standen nun mehr die Aspekte der Kommunikation – also die Laudatio, der anschliessende Aperitif und das Verteilen der Pressemappe – im Zentrum.

Die zweite Modifikation erfolgte im Januar 2001, wobei hierfür zwei externe Gründe auszumachen sind. Erstens lancierten 1999 der Schweizerische Eisenbahner-Verband (SEV) als Gewerkschaft des Schienenverkehrspersonals und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) den alle zwei Jahre zu vergebenden Innovationspreis. Dieser Preis konkurrenzierte auf den ersten Blick die Auszeichnung der Gdl. Er berücksichtigte jedoch nur umgesetzte Projekte mit direktem Bezug zum Kundensegment. Zudem mussten (und müssen) die Projekte eingereicht werden, was einen wesentlichen Unterschied zum Prämierungsverfahren der ‹Goldenen Schiene› darstellt. Um sich besser gegenüber dem Innovationspreis abheben zu können, war

dessen Berücksichtigung bei der Auswahl zukünftiger Empfänger der ‹Goldenen Schiene› für die GdI unumgänglich. Zweitens hatte die Gründung der SBB AG auf den 1. Januar 1999 eine Neuorganisation der Kaderverbände zur Folge. Diese einschneidende Umgestaltung bedeutete, dass sich die GdI als Kaderorganisation in einer neuen Betriebs- und Verbandsstruktur verankern musste. Positionsüberlegungen spielten dabei eine wichtige Rolle, um nach innen und nach aussen als eigenständige Organisation auftreten zu können. Mit dem Anschluss an den Kaderverband des öffentlichen Verkehrs (KVöV) gelang dies. Dadurch stand auch einer Weiterführung der Tradition der Auszeichnung nichts mehr im Weg.

Die Preisempfänger und ihr Einfluss auf die Angebotsoffensive

Aus heutiger Betrachtung hat sich im öffentlichen Verkehr in den letzten 25 Jahren einiges gewandelt. Mit der ‹Goldenen Schiene› prämierte die GdI in der Vergangenheit unterschiedliche kleinere und grössere Innovationen. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die fünfzehn Verleihungen an 23 verschiedene Preisträger der ‹Goldenen Schiene›:

Goldene Schiene 1985–2010: Preisträger und ihre Verdienste

Jahr	Kategorie	Preisträger / Anlass für die Verleihung
1985	P	Braunwaldbahn neue Talstation mit kundenfreundlicher Umsteigebeziehung
1988	W	‹Vevey› Technologies SA (ACMV) Technologie zum Überbrücken abweichender Spurweiten und zum bequemen Einstieg
1989	K	Migros-Genossenschafts-Bund Fortschrittliche Transportpolitik
1990	P	Prof. Dr. Hans Künzi alt Regierungsrat Kanton Zürich Förderung der S-Bahn Zürich
1991	P	Tramway du sud-ouest Lausannois SA (TSOL) Realisierung der Stadtbahn Lausanne Flon – Renens
1992	P	Adolf Ogi, Bundesrat Einsatz für die ‹Neue Eisenbahn-Alpentransversale› und den Transitvertrag
1994	K	Schweizer National-Circus Knie Langjähriger Geschäftspartner aus dem Kundensegment des logistisch anspruchsvollen Schienengüterverkehrs
1995	P	Kurt Hoppe, Stadt Bern Innovative Verkehrsplanung und -regelung mit Schwergewicht öffentlicher Verkehr

1997	W	Schindler Waggon Altenrhein Entwicklung und Anwendung der Faserverbundwerkstoff-Technologie im Fahrzeugbau
1998	P	Schweizerische Bundesbahnen Personenverkehr, Team ‹Stauzüge› Rasche Realisierung des innovativen Produkts ‹Stauzüge› zur gezielten Entlastung des Strassennetzes
2002	P	Mobility Car-Sharing Schweiz, Luzern Anbieter von Mobilität, die die Transportketten des öffentlichen Personenverkehrs ergänzt
2004	W	7 Hochschulen (EIVD, EPFL, ETHZ, FHBB, HSB, HSZ-T, HTI) Forschung, Lehre, Pflege der Beziehung zur Praxis sowie Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses und der Weiterbildung auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs
2006	W	Stadler Rail Unternehmerischer Mut und technische Innovation bei der Herstellung kundenfreundlicher und wirtschaftlicher Schienenfahrzeuge
2008	W	Dr. Eric Cataldi Spinola Dr. Rossano Stefanelli, ETH Zürich Grundlagenforschung zu den Ursachen und zur Vermeidung des Kreischens von Schienenfahrzeugen beim Befahren von Gleisbögen
2010	P	Kanton Graubünden/Rhätische Bahn Stetes Engagement des Kantons zugunsten der Bahn, Ausbau und Ergänzungen der Infrastruktur für ein nachhaltiges und leistungsfähiges Verkehrssystem. Technische Pionierleistungen der RhB, Beharrlichkeit und Ausdauer im Kampf mit den Naturgewalten, umfassende Erschliessung des ganzen Kantons für den Personen- und Güterverkehr.

Bemerkungen:

W – Wissenschaft und Bahnindustrie

P – Promotoren des Netzwandels

K – Kunden mit hohen logistischen Ansprüchen

EIVD: Ecole d'ingénieurs du Canton de Vaud, Yverdon

EPFL: Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

ETHZ: Eidgenössische Technische Hochschule Zürich

FHBB: Fachhochschule beider Basel, MuttENZ

HSB: Hochschule für Architektur, Bau und Holz Burgdorf

HSZ-T: Hochschule für Technik Zürich

HTI: Hochschule für Technik und Informatik Biel

Quelle: GdI, Pressemitteilung

›Die Goldene Schiene 2008‹, 8.10.2008

Dabei stellt sich die Frage, was die Braunwaldbahn mit dem Schweizerischen Nationalzirkus Knie oder mit der exportorientierten Unternehmung Stadler-Rail vergleichbar macht. Wie die historische Analyse aufzeigen wird, weisen die Empfänger grundlegende Gemeinsamkeiten auf – trotz aller Unterschiede. Die Auflistung zeigt zunächst, dass die Preisempfänger aus drei unterscheidbaren Bereichen stammen: Wissenschaft und Bahnindustrie (W), Promotoren des Netzwandels (P), Kunden mit hohen logistischen Ansprüchen (K). Diese erste Einteilung zeigt bereits ein auffälliges Muster. Alle ausgezeichneten Projekte und Innovationen ermöglichen es der Bahn, ihre seit der Einführung des Taktfahrplans verfolgte Angebots-offensive weiterzuführen. Eine Erweiterung des Angebots beinhaltet neben einer optimierten Nutzung und Anpassung des Netzes ebenso dessen Um- und Ausbau. Diese spezifische Gemeinsamkeit – die Untermauerung der Wende zur Angebots-politik – wird nun auf der Ebene der drei genannten Bereiche genauer erläutert.

Die Gruppe Wissenschaft und Bahnindustrie übernimmt in Bezug auf die Angebotspolitik des öffentlichen Verkehrs eine zentrale Funktion. Verkehrs- und Ingenieurwissenschaft sowie Bahnindustrie sind Orte, die Fachkräfte ausbilden oder beschäftigen. Sie widerspiegeln das gegenwärtige wie auch das zukünftige Arbeitskräftepotenzial. Die sieben im Jahr 2004 ausgezeichneten Hochschulen EIVD, EPFL, ETHZ, FHBB, HSB, HSZ-T und HTI bilden in erster Linie Ingenieure für ihre bevorstehenden Aufgaben aus. Dies wird auch in der Pressemappe mit Nachdruck festgehalten: «[Die] Hochschulingenieure tragen wesentlich dazu bei, dass Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und internationale Kompatibilität der öffentlichen Verkehrsmittel weiter verbessert werden können.» Gleichzeitig sind es Orte der Forschung und Entwicklung; sie bieten das notwendige Umfeld für zukunftsgerichtete Forschung und bedienen den öffentlichen Verkehr mit neuen Technologien oder ausgereiften Lösungsansätzen. Eindrückliches Beispiel hierfür sind die beiden 2008 ausgezeichneten Forscher Cataldi Spinola und Stefanelli der ETHZ. Mit ihrer «Grundlagenforschung zu den Ursachen und zur Vermeidung des Kreischens von Schienenfahrzeugen beim Befahren von Gleisbögen» leisten sie einen Beitrag zur Bekämpfung dieses störenden Phänomens. Die Umsetzung solcher empirischer Forschungsergebnisse ist jedoch nur in enger Zusammenarbeit mit den Produzenten möglich. Häufig sind es Schienenfahrzeugproduzenten wie die prämierten Vevey Technologies SA (1988, heute integriert in Bombardier Transport Limited), Schindler Waggon (1997, heute ebenfalls bei Bombardier) und Stadler Rail (2006), die letztlich Marktbedürfnisse und aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse in neue marktreife Produkte ummünzen. Kapazitäts- und Kompatibilitätssteigerungen oder Faserverbundwerkstoffe und Niederflurtechnik sind nur einige Errungenschaften, die aufzeigen, wie das Zusammenspiel von Wissenschaft und Produzenten die Gestaltung des Angebots prägend beeinflusst.

Die Hälfte der Preisempfänger gehört der zweiten Gruppe, den Promotoren des Netzwandels, an. Es sind dies in chronologischer Reihenfolge die Braunwaldbahn (1985), Hans Künzi (S-Bahn Zürich, 1990), die Tramway du sud-ouest Lausannois SA (1991), Adolf Ogi (NEAT/Transitvertrag, 1992), Kurt Hoppe (Verkehrskonzept Stadt Bern, 1995), das Team «Stauzüge» (1998) und das Dienstleistungsunternehmen Mobility Car-Sharing Schweiz (2002). Der Begriff Netzwandel steht hier für die Infrastrukturerweiterung und beinhaltet als solche eine Optimierung der

Anschlussfähigkeit. Ein Netzwechsel bedingt immer einen Eingriff in ein bestehendes System, was zu neuen angebotsrelevanten Nutzungs- und Vermarktungsmöglichkeiten führt. Ein gut überschaubares Beispiel hierfür ist die Braunwaldbahn. Mit der Verlegung der Talstation in die unmittelbare Nähe des Bahnhofs und mit der Anpassung der Abfahrtszeiten an die Zugverbindungen bietet sie ihren Gästen optimierte Bedingungen für eine Anreise ohne Automobil. Dadurch wird die Normalität für das Dorf Braunwald – ohne Auto im Grünen – auch für dessen Gäste möglich.

Systemeingriffe verlangen vielfach grössere Investitionen und müssen auf politischer Ebene durchgesetzt werden. Der Prozess von der Projektierung bis zur Inbetriebnahme wird häufig begleitet durch juristische Auseinandersetzungen und hängt vielfach nicht von der tatsächlich benötigten Bauzeit ab. Promotoren von Infrastrukturentwicklungen wie Hans Künzi – Professor für Mathematik und Operations Research und als Zürcher Volkswirtschaftsdirektor politischer ‹Vater› der S-Bahn Zürich –, die Erfinder und Macher der Tramway du sud-ouest Lausannois SA – die Lausanne mit Renens verbindet und ein Stadtgebiet mit 33'000 Einwohner/innen, 32'000 Arbeitsplätzen und bis zu 13'000 Hochschulbesucher/innen bedient –, der ehemalige schweizerische Verkehrsminister und NEAT-Förderer Adolf Ogi oder Kurt Hoppe – Berner Verkehrsplaner, der während vier Jahrzehnten die Gestaltung der Berner Nahverkehrspolitik prägte – besaßen alle einen unermüdlichen Durchsetzungswillen. Nur dank ihres Einsatzes und ihrer Beharrlichkeit wurden die von ihnen begleiteten Projekte letztlich auch realisiert. Die regionalen Infrastrukturänderungen wurden zugleich manifestiert durch die Bildung regionaler Tarifverbände. Die Integration von bisher eigenständigen Verkehrsbetrieben in einen Verbund implizierte eine Trennung der angebotspolitischen Aufgaben von der Bewirtschaftung der Strecken. Das einheitliche Tarifsystem war aber ein klarer Schritt Richtung Kundenfreundlichkeit, weil es nach dem Taktfahrplan eine weitere, kundenfreundliche Integration und Vereinheitlichung vornahm. Dies widerspiegelt sich in den seit der Einführung ständig gestiegenen Fahrgastzahlen. Zudem wurden im Verbindungsangebot kontinuierlich Nischen integriert, wie das Berner ‹Moonliner-Projekt› oder das Zürcher ‹Nachtnetz› zeigen. Diesbezügliche Ähnlichkeiten bestehen auch zum Team ‹Stauzüge› der SBB-Direktion Personenverkehr. Das 1998 prämierte Team erweiterte das Angebot gezielt mittels der Umnutzung freier Kapazitäten. Kleinere Zusatzleistungen wie Gratis-Parkplätze und ‹Schnupperabonnements› erlaubten dem angesprochenen, vom Bareggstau geplagten Kundensegment ein rasches Umsteigen vom Auto auf die Bahn. Das Umsteigen vom Automobil auf die Bahn erleichtert auch die 2002 ausgezeichnete Mobility Car-Sharing Schweiz. Die NZZ hält hierzu fest: ‹Mobility ist der dritte Weg zwischen einem eigenen und keinem Auto.› Diese neue Form von Mobilität funktioniert – abgesehen vom Fahrrad – nur in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln und ist damit in ihrer ökonomischen und ökologischen Effizienz einmalig.

Wie breit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist, illustrieren beispielhaft die zwei prämierten öV-Kunden Migros-Genossenschafts-Bund (1989) und der Schweizer Nationalzirkus Knie (1994). Beide nutzen die Bahn als Transportmittel. Dabei begründen sie ihre Einstellung nicht mit werbewirksamen Umweltschutzargumenten, sondern betonen die Flexibilität sowie die optimalen Anpassungsmöglichkeiten an ihre jeweiligen Ansprüche. Bei der Migros übernimmt die Bahn

die Belieferung der grossen Verteilzentralen mit Gütern des täglichen Bedarfs. Die direkten Anschlüsse ans Schienennetz spielen somit eine zentrale Rolle innerhalb des logistischen Konzepts, das von der rechnergestützten Registrierkasse über die Lagerbewirtschaftung bis zum Einkauf sämtliche Abläufe berücksichtigt. Der Zirkus Knie dagegen überbrückt traditionell grössere Distanzen zwischen den Vorstellungsorten mit dem Zug. Das Verladen und speziell der Marsch der Tiere zu ihren Herbergen ist ein Ereignis, das beinahe jeder Schweizer und jede Schweizerin kennt, und welches jedes Jahr in den Printmedien spektakulär abgebildet wird. Unterschiedlicher könnten die logistischen Wünsche dieser beiden Preisträger nicht sein, dennoch gelingt der Bahn die Befriedigung ihrer Bedürfnisse hervorragend. Diese beiden Beispiele zeigen zudem deutlich, dass die Einführung des Taktfahrplans und der dadurch initiierte Infrastrukturausbau durchaus positive Errungenschaften für den Güterverkehr mit sich bringen.

Zusammenfassung

Mit der Auszeichnung «Goldene Schiene» kommentiert die GdI den Wandel im öffentlichen Verkehr. Das erste Mal wurde der Preis 1985 überreicht als Bestandteil des 75-Jahre-Jubiläums, danach folgten bis 2010 fünfzehn weitere Preisvergaben. Die ursprüngliche Intention – die Auszeichnung «positiver Ideen zur Förderung» der öffentlichen Verkehrsmittel – hat sich, trotz den Reglementmodifikationen von 1995 und 2001, nicht geändert. Die beiden Anpassungen waren notwendig und führten zu einer Steigerung der medialen Wirksamkeit, was ganz im Sinne der GdI war. Mit der «Goldenen Schiene» würdigt die Organisation innovative Entwicklungen und stellt sie ins Licht der Öffentlichkeit. Dadurch überbrückt sie unternehmerische Nahtstellen, fördert den Austausch von Wissen und übernimmt in Bezug auf den öffentlichen Verkehr eine Orientierungsfunktion.

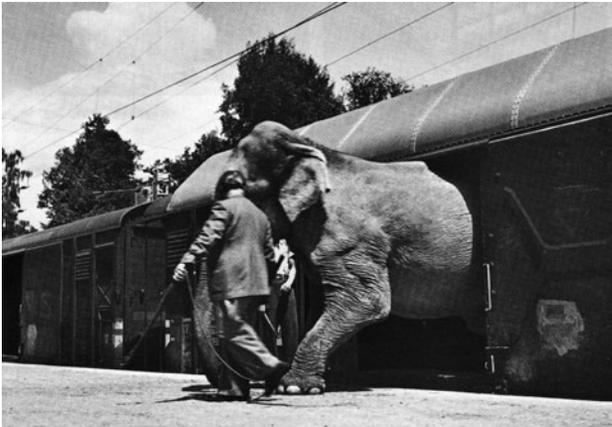
Wie dieser Beitrag aufzeigt, fördern alle Preisempfänger die nachhaltige Erweiterung des Angebots. Sie untermauern als Orte der Wissenschaft und Produktion, als Promotoren des Netzwandels oder als Kunden des Güterverkehrs die Wende zur Angebotspolitik. Die drei Empfängergruppen unterscheiden sich grundlegend in ihrer Tätigkeit, im gemeinsamen Zusammenspiel ermöglichen sie jedoch die gezielte Erweiterung des Angebots. Zugleich zeigen sie, dass angebotsrelevante Innovationen auf Systemkompatibilität aufbauen und eine optimierte Nutzung des Bestehenden nicht ausschliessen. Nimmt man die drei Empfängergruppen als Kategorisierungsgrundlage, fällt auf, dass die Hälfte der Preisempfänger zur Gruppe der Promotoren des Netzwandels zählt. Die Erweiterung des Netzes ist ein komplizierter Eingriff in ein bestehendes System und in seiner Komplexität nicht zu unterschätzen. Es erstaunt daher nicht, dass die Spezialisten des öffentlichen Verkehrs die Promotoren des Netzwandels gegenüber den Orten der Wissenschaft und Produktion leicht favorisieren, im Vergleich zu den Kunden jedoch klar bevorzugen.



Oben: Die erste <Goldene Schiene> ging an die Braunwaldbahn. Direktor Otto Cuonz bei der Übergabe.

Mitte: Das vergoldete SBB Profil I passt gerade in das grösste Etui für Damen-Halsketten.

Unten: Im Bahnkundenbrief 45 von 1969 war ein schönes Bild mit dem Verlad von Aproz-Flaschen abgedruckt.



Oben: Adolf Ogi, langer Anlauf für neue Weichenstellung.

Unten: Im Bahnkundenbrief 50 von 1970 findet sich das Bild vom Elefantenwagen.

Oben rechts: Die Verkehrsbetriebe Glatttal, VBG, freuen sich mit den Preisträgern der ETHZ, Prof. Ulrich Weidmann, Prof. Heinrich Brändli, Sebastian Rutz, Jost Wichser.

Anmerkungen:

Grundlage für diesen Beitrag waren einerseits gedruckte Quellen aus dem Archiv der GdI in Bern (Ordner zur «Goldenen Schiene» 1983–1995 sowie 1997–2008) und andererseits mündliche Auskünfte von Reto Danuser sowie von Urs B. Wili.

Daneben wurde für eine Einordnung in den weiteren Kontext der Innovationsförderung auch die einschlägige ökonomisch-historische Literatur berücksichtigt, namentlich: Joseph Schumpeter, *Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung*; Eine Untersuchung über Unternehmergewinn, Kapital, Kredit, Zins und Konjunkturzyklus, Berlin

1912, neunte Auflage 1997; Joseph Schumpeter, *The Creative Response in Economic History*, in: *Journal of Economic History*, Vol. VII, Nr. 2, Nov. 1947, S. 149–159; Paul A. David, *Understandig the Economics of QWERTY - The Necessity of History*, in: William N. Parker, *Economic History and the Modern Economist*, Oxford 1986, S. 30–69; Brian Loasby, *Knowledge, Institutions and Evolution in Economics*, London 1999.

Siehe zur Vorgeschichte der GdI auch: Robert Kalt, *Historischer Rückblick*, in: B. Salchli, *Gesellschaft der Ingenieure der SBB – 75e*, Bern 1985.

3

Bleibendes geschaffen: Sechs berühmte Köpfe

GESAMTREDAKTION IN ZUSAMMENARBEIT MIT MANUEL HIESTAND

Die GdI – das sind ihre damaligen und gegenwärtigen Mitglieder mit ihren ganz unterschiedlichen Wissensbeständen, Erfahrungen und Kompetenzen. Wir haben aus den vielen Köpfen, Herzen und Seelen, die unsere Organisation in den letzten 100 Jahren geprägt haben, deren sechs ausgewählt, um sie ein bisschen genauer vorzustellen. Ihnen ist gemeinsam, dass sie herausragende Leistungen für das System der Bahn, des öffentlichen Verkehrs erbracht und damit Sinn und Geist der GdI würdig repräsentiert haben. Jede Persönlichkeit steht zudem für eine Epoche und wir fangen beim ältesten an. Die Auswahl fiel uns angesichts der geballten Kreativität nicht leicht. In diesem Sinn stehen die sechs Ausgewählten auch für viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus ihrer jeweiligen Zeit und aus ihrem Bereich, ohne die ihre grossartigen Beiträge weder in ihrem Beruf, noch in der GdI möglich gewesen wären.

Auguste Marguerat

* 11. Dezember 1880, † 27. November 1952

Der im Dezember 1880 in Lutry geborene Auguste Marguerat absolvierte zwischen 1900 und 1904 sein Bauingenieurstudium an der Ingenieurschule in Lausanne. Danach arbeitete er bis 1914 als Bauingenieur bei den Schweizerischen Bundesbahnen und begleitete beispielsweise den Bau der Bahnhofshallen in Basel und Lausanne. Auf 1915 hin wechselte er zur ‹Visp-Zermatt-Bahn› (VZ) und begann dort zuerst als Betriebsinspektor und Streckeningenieur. Ab 1921 übernahm Auguste Marguerat das Amt des Direktors der VZ und der ‹Gornergrat-Bahn›. In dieser Funktion erkannte er ziemlich schnell, dass der Erhalt der finanziell maroden ‹Brig-Furka-Disentis-Bahn› (BFD) enorm wichtig war, um einen zukünftigen Ausbau eines konkurrenzfähigen Angebots zu ermöglichen. Er kämpfte daher für den Erhalt der Bahnlinie. Ein Syndikat, bestehend aus der VZ, dem Bund und den Kantonen Graubünden, Uri, Waadt sowie Wallis, kaufte im Frühling 1925 die BFD. Im selben Monat entstand daraus die ‹Furka-Oberalp-Bahn AG› (FO), die unter der Leitung von VZ-Direktor Marguerat stand. 1949 erfolgte seine Pensionierung im Alter von 69 Jahren. Er genoss seinen Ruhestand noch weitere drei Jahre in Brig, wo er im November 1952 starb.

Auguste Marguerat war seit der Gründung der Gdl Mitglied der Ortsgruppe Lausanne, der er 1914 und 1915 als Präsident vorstand. In den Jahren nach seiner Präsidialzeit blieb er ein Aktivmitglied. Während der Phase als Direktor der VZ und nach seiner Pensionierung war er Freimitglied der Ortsgruppe, wobei er zwischen 1944 und 1948 als ‹membre extérieur› geführt wird. Marguerat leitete 1930 den ‹Verband Schweizerischer Transportunternehmen› als Präsident und gehörte ebenso der ‹Ständigen Kommission des Internationalen Eisenbahnerkongresses› an. 1934 erhielt er den Ehrendokortitel der Universität Lausanne. Auguste Marguerat war bekannt für seinen unermüdlichen Einsatz für die Erschliessung des Alpenraums mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Er kann durchaus als visionärer Wegbereiter für den berühmtesten und langsamsten Schnellzug des schweizerischen Eisenbahnnetzes – den Glacier-Express – bezeichnet werden.

Quellen:

Auszüge aus dem Gdl-Archiv Bern; Brig-Visp-Zermatt-Bahn (Hg.), Zermatt-Bahn. Vom Tal zum Berg (mit Fotos und Textbeiträgen von Remo Perren, Luzius Theler und Thomas Andenmatten), Visp 1991.

Cesare Lucchini

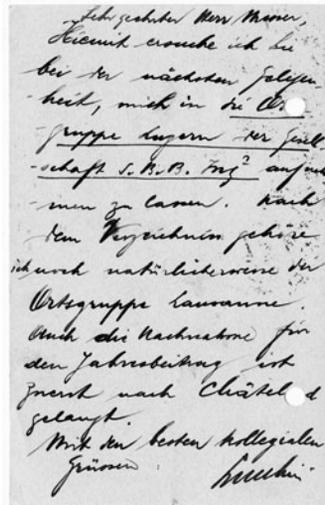
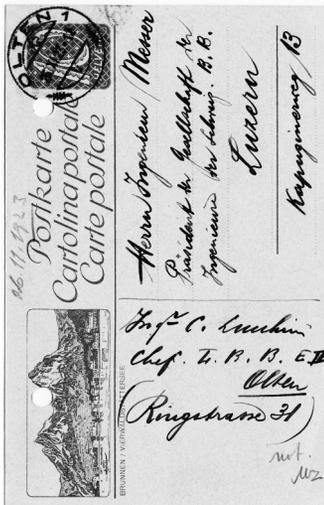
*19. Juli 1885, †15. März 1965

Cesare Lucchini, geboren am 19. Juli 1885 in Montagnola (TI), absolvierte ein vierjähriges Bauingenieurstudium an der ETH in Zürich, wo er 1908 erfolgreich abschloss. Er begann anschliessend seine Tätigkeit als Bauingenieur bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Bereits sein Grossvater, Pasquale Lucchini, war Kantonsingenieur und Erbauer der inzwischen stark angepassten Ponte-Diga, die zwischen Melide und Bissone den Lago di Lugano überquert und den Eisenbahnverkehr in dieser Region erst ermöglichte. Nachdem Cesare Lucchini sich während 15 Jahren seine Sporen abverdient hatte, wurde er 1923 im Kreis V für drei Jahre Chef Leitungsbau Olten. Zwischen 1926 und 1929 war er Stellvertreter des Obergeringieurs bei der Generaldirektion in Bern und übernahm 1930 das Amt des Obergeringieurs im Kreis II für die nächsten acht Jahre. Seine Benennung zum Direktor des SBB-Kreises II in Luzern 1939, also zeitlich passend mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs, war sicherlich kein Zufall, verlief doch seine Karriere im Militärdienst beinahe gleich steil wie bei den SBB. Er war Oberst im Generalstab und zwischen 1949 und 1951 Militäreisenbahndirektor. 1948 schliesslich wurde er Mitglied der Generaldirektion der SBB und führte ab 1949 das Unternehmen für zwei Jahre als Präsident.

Cesare Lucchini war Gründungsmitglied der GdI und während seiner Anstellung bei den SBB eigentlich Aktivmitglied der Ortsgruppe Luzern. Er wechselte jedoch je nach Arbeitsort – Luzern, Lausanne oder Bern – die Ortsgruppenzugehörigkeit; nach seiner Pensionierung 1952 entschied er sich für eine Freimitgliedschaft wiederum in der Ortsgruppe Luzern. In seinen anfänglichen Funktionen innerhalb der SBB beschäftigte sich Lucchini hauptsächlich mit der Elektrifizierung der Eisenbahn, die für ihn ein wichtiger Markstein bezüglich des wirtschaftlichen und technischen Fortschritts der Schweiz darstellte. Gemäss seinen Vorstellungen erlaubte die Elektrifizierung erstmals den Aufbau eines «reich dotierten, flüssigen und elastischen Fahrplans».

Quellen:

Auszüge aus dem GdI-Archiv Bern; Hans G. Wägli, 100 Jahre SBB im Spiegel der Briefmarke, vermutlich 2002 (www.travers-info.ch/pdf/timbres_de.pdf); Stephan Künzi, Die Bahn Herzogenbuchsee-Solothurn. 135 Jahre Eisenbahngeschichte im Oberaargau, in: Jahrbuch des Oberaargau, Bd. 35, 1992.



Unten: Mit dieser Postkarte meldete Ing. Lucchini im November 1923 seine versetzung nach Olten und bittet um Wechsel von der OG Lausanne in die OG Luzern.

Oben: Cesare Lucchini am 19. Oktober 1949 in seinem Büro, zwei Wochen vor seinem Amtsantritt als Präsident der Generaldirektion der SBB.
Bild: SBB Historic.

Hans Hilfiker

*15. September 1901, †2. März 1993

Hans Hilfiker studierte an der ETH in Zürich Elektro- und Fernmelde-technik. Nach seinem Diplomabschluss arbeitete er zwischen 1925 und 1931 in der Fernmeldebranche bei den «Telephonwerken Albisrieden AG», einem Tochterunternehmen von Siemens, als Mitarbeiter in Argentinien. Nach seiner Rückkehr war er von 1932 bis 1958 bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) tätig; zuerst als Ingenieur bei der Bauabteilung III und ab 1944 als stellvertretender Leiter der Bauabteilung und Chef der Dienste ortsfeste elektrische Anlagen. Bereits zwei Jahre nach seinem Beginn bei der SBB führt die GdI ihn als aktives Vorstandsmitglied der Ortsgruppe Zürich. Zwischenzeitlich (1936–1937) war Hans Hilfiker Zentralsekretär und zwischen 1944 und 1945 übernahm er als Präsident der Ortsgruppe Zürich das Zentralpräsidentenamt. Anschliessend zog er sich aus dem Vorstand der GdI zurück, der er nach seinem 1958 erfolgten Stellenwechsel zur «Therma AG» jedoch bis zu seinem Tod als Passivmitglied angehörte.

Es war gerade in der Phase, wo sich das Ende des Zweiten Weltkriegs abzeichnete, als Hans Hilfiker die entscheidenden Schritte weg vom Elektro- und Fernmeldetechniker hin zum einflussreichen Industriedesigner machte. Sein bekanntestes Werk – die Schweizer Bahnhofsuhr – gestaltete er 1944; allerdings verpasste er ihr erst elf Jahre später die markante rote Kelle, die das charakteristische Design letztlich vollendete. Bei der Integration des Sekundenzeigers ging es nicht nur um die sichtbare Veränderung des Zifferblatts, sondern speziell um die Synchronisierung der Sekundenzeiger aller Bahnhofsuhren mittels einer technisch äusserst einfachen Methode. Sein Faible für Industriedesign zeigt sich unter anderem auch an dem unter Denkmalschutz stehenden Dienstgebäude für den Fahrleitungsunterhalt im «Kohlendreieck» des Bahnhofs Zürich, das zusammen mit einem Konzept für schienen- und strassengängige Unterhaltsfahrzeuge erlaubte, den ganzen Fahrleitungsunterhalt des Kreises III zu reorganisieren und zu optimieren. Weniger bekannt ist, dass Hans Hilfiker massgebend die Einführung der Schweizer Küchennorm SINK (Schweizerische Industriekommission für die Normierung der Küche) begleitete. Diese bis 1996 gültige Norm regelte alle Einbaumasse für Einbauküchen und ermöglicht einen herstellerübergreifenden Geräteersatz; die Krux waren jedoch die Ausmasse und ihre Inkompatibilität mit der europäischen Norm.

Nach seinem Übertritt in den Verwaltungsrat der «Therma AG», war Hans Hilfiker von 1968 bis 1980 Design-Consultant bei der Firma Devico Design in Gockhausen; gleichzeitig unterrichtete er von 1974 bis 1980 am Technikum Windisch. Seinen Lebensabend genoss er im Tessin, in Gordevio, wo er zu Beginn des Monats März 1993 starb.



Oben: Der Neubau des Dienstgebäudes für den Fahrleitungsunterhalt im «Kohlen-dreieck» des Bahnhofs Zürich im Jahre 1952.

Unten: schienen- und strassengängige Fahrzeuge für den Fahrleitungsunterhalt. Der Jeep führt seine Pneuräder mit. Zum Fahrtrichtungswechsel konnte er mittels eines Stempels unter seinem Schwerpunkt angehoben und gedreht werden.

Fotos: Archiv GdI



Hans Hilfikers Perrondächer im Bahnhof Winterthur Grütze im Zustand April 2010. Dank dem selbsttragenden zentralen Rohr genügten drei Stützen für das ganze Perrondach.

Alle Leitungen und Apparate waren darin integriert.

Quellen:

Auszüge aus dem GdI-Archiv Bern; Neue Transportmittel beim Fahrleitungsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen, in: SBB-Nachrichtenblatt Nr. 10, 1952, S. 168–1970; Hans Hilfiker, Die «Sekundenkelle», in: Schweizerische Verkehrszentrale Zürich (Hg.), Schweiz Suisse Svizzera Switzerland, Nr. 10, 1955, S. 31; Höhere Schule für

Gestaltung (HfGZ), Hans Hilfiker – Ingenieur und Gestalter, Ausstellungsreihe Schweizer Design-Pioniere 1, Schriftenreihe 4, 1986; Christina Sonderegger, Zwischen Fortschritt und Leerlauf: die genormte Küche. Anmerkungen zur Entwicklung der Schweizer Küchennorm, in: Klaus Spechtenhauser (Hg.), Die Küche, 2006, S. 95–111.

Heinrich Brändli

*18. April 1938

Heinrich Brändli, geboren am 18. April 1938, studierte ab 1957 an der ETH Zürich, wo er 1961 mit einem Bauingenieurdiplom in den Vertiefungsrichtungen Wasseraufbereitung und Verkehr abschloss. Zwischen Januar 1962 und März 1963 führte er ein privates Ingenieurbüro für Trinkwasseraufbereitung in Zürich. Ab April 1963 war er bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) tätig. Als erster Verkehrsingenieur der VBZ übernahm Brändli Stabsfunktionen und wurde später Chef der Studienabteilung und Mitglied der Geschäftsleitung. Dabei leitete er unter anderem die Planung der Zürcher U-Bahn, die 1973 vom Zürcher Stimmvolk abgelehnt wurde. Diese Ablehnung des U-Bahn-Projekts stellte einen wichtigen Wendepunkt im Leben von Heinrich Brändli dar. Auf 1975 hin wurde er zum ausserordentlichen Professor für Verkehrsingenieurwesen am «Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau» (IVT) der ETH Zürich und Leiter der Fachbereiche öffentlicher Verkehr und Eisenbahnbau berufen. Ab 1981 bis zu seiner Emeritierung 2003 war er ordentlicher Professor.

Kurz nach dem Beginn seiner Karriere als Wissenschaftler trat er 1978 der GdI-Ortsgruppe Zürich als Passivmitglied bei. Innerhalb der GdI war er zwischen 1985 und 1995 Mitglied der Jury, welche die Preisempfänger der «Goldenen Schiene» erkor. Als Wissenschaftler des IVT konnte er seine empirisch fundierten Ergebnisse viel besser in den Gestaltungsdiskussionen im öffentlichen Verkehr platzieren. Zugleich beschränkte sich sein Einflussgebiet nicht mehr nur auf die Schweiz. So half er beispielsweise in verschiedenen asiatischen Staaten beim (Wieder-) Aufbau der Eisenbahn mit. Nach seiner Emeritierung gab Heinrich Brändli 2004 in einem Interview sein Erfolgsgeheimnis preis: «Wenn ich ein Projekt angehe, dann versuche ich zuerst, mit den Entscheidungsträgern ins Gespräch zu kommen. Schliesslich sind sie von den Problemen direkt betroffen.» Dem Dialog räumte er in seiner Arbeit einen genauso zentralen Platz ein wie dem Kontakt zur Bevölkerung oder den theoretischen Grundlagen. Als Mitglied oder Berater ist der emeritierte Verkehrsexperte weiterhin in zahlreichen nationalen und internationalen Gremien tätig, wie beispielsweise in der «SWISSRAIL Industry Association», dem «Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute» (VSS) oder der «Union Internationale des Transports Publics» (UITP).



Oben: Heinrich Brändli (r) anlässlich der Überreichung der ‹Goldenen Schiene› (Bild Mitte) an Kurt Hoppe 1995.

Unten: Heinrich Brändli engagiert sich auch 2010 noch für den öffentlichen Verkehr.

Quellen:

Auszüge aus dem GdI-Archiv Bern; Angaben gemäss dem persönlichen Lebenslauf; David Gugerli, Patrick Kupper, Daniel Speich, Die Zukunftsmaschine – Konjunkturen der

ETH Zürich 1855–2005, Zürich 2005; Roberto Stefano, Abschied von der ETH: Verkehrsfachmann Heinrich Brändli: Prononciierter Praktiker, Bericht und Interview, in: ETH-Life, 8.1.2004

Samuel Stähli

*5. März 1941, †8. Dezember 1987

Samuel Stähli wurde am 5. März 1941 in Bern geboren. Bevor er sein Bauingenieurstudium begann, das er 1967 mit einer Diplomarbeit im Eisenbahnwesen abschloss, machte er ein Praktikum in der Werkstätte Spiez der Lötschbergbahn. Nach einem kurzen Abstecher in die Privatwirtschaft nahm Stähli 1968 im Studienbüro der «Bauabteilung/Betriebsabteilung bei der Generaldirektion» seine Tätigkeit bei den SBB auf. Bereits ein Jahr später trat er der Gdl-Ortsgruppe Bern als Aktivmitglied bei. Von Juni 1974 bis Mai 1980 war er Zentralpräsident der Gdl. Gleichzeitig mit der Abgabe des Zentralpräsidentenamts wechselte er nach Zürich, um dort die Gesamtprojektleitung der «S-Bahn» für die nächsten vier Jahre zu übernehmen. 1984 erhielt er eine Stelle im «Stab Zukunftsforschung» in Bern. Als Mitarbeiter von Generaldirektor Hans Eisenring entwickelte er massgebliche Beiträge zum Konzept «Bahn 2000», dessen Annahme durch das Schweizervolk er zwei Tage vor seinem Tod noch erleben durfte. Samuel Stähli starb am 8. Dezember 1987 kurz nach einem operativen Eingriff, der aufgrund einer schweren Krankheit vorgenommen wurde. Sein letztes Amt als Vizedirektor der BLS hatte er nur noch wenige Monate ausüben können.

Obwohl Samuel Stähli nur während gut zwanzig Jahren die Entwicklung der SBB beeinflusste, veränderten seine Ideen und umgesetzten Lösungsvorschläge die Bedingungen des öffentlichen Verkehrs fundamental. Zusammen mit seinen Kollegen Jean-Pierre Berthouzot, der den «Spinnerclub» geschickt im Gefüge der Gdl verankerte, und dem Informatiker Hans Meiner kreierte er die im Juni 1972 präsentierte Studie mit dem Titel «Taktfahrplan Schweiz – ein neues Reisezugkonzept». Es dauerte jedoch nochmals 10 Jahre bis das «neue Reisezugkonzept» im Jahr 1982 gesamtschweizerisch eingeführt wurde. Wie Hans Meiner hierzu 1991 rückblickend festhält, «liegt die Ursache nicht nur bei den seriösen und vorsichtigen baulichen und betrieblichen Vorbereitungen. Die zögernde Haltung der politischen Instanzen bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Folge [...] der Rezession der Jahre 1974–1977 und des damit zusammenhängenden Verkehrsrückgangs der SBB hat sowohl die Realisierung des Taktfahrplans als auch [...] anderer grosser Investitionsvorhaben verzögert.» Von Verzögerungen liess sich Samuel Stähli jedoch nicht aufhalten, der Taktfahrplan war für ihn ein betriebswirtschaftlich sinnvolles Vorgehen, um «den wachsenden Ansprüchen des Publikums gerecht zu werden». Bereits zu Beginn der 1990er-Jahre konnte der Erfolg am Zuwachs der Fahrgastzahlen gemessen werden. Seine Vorstellungen über die Zukunft des Eisenbahnverkehrs blieben zu Recht nicht Visionen. Mit den Worten von Peter Zuber war Samuel Stähli «der Sämann, [...] das Ernten überliess er anderen.»



Oben: Samuel Stähli in den Schulferien bei Grindelwald.

Unten: Die GdI testet 1981 den französischen TGV – Pionier des Bahnschnellverkehrs in Europa. Samuel Stähli lacht in die Kamera. Aus dem Privatarchiv von Verena Stähli-Lüthi.

Quellen:

Auszüge aus dem GdI-Archiv Bern; Gisela Hürlimann, Die Eisenbahn der Zukunft, Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955 bis 2005, Zürich 2007; Hans Meiner, Die Entstehung des Taktfahrplans Schweiz, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, Nr. 25, Juni 1991, S. 607–611; Samuel Stähli, Zur Entwicklung des

Taktfahrplans in der Schweiz, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, Nr. 50, Dezember 1990, S. 1464–1468; Verena Stähli, Lebenslauf, in: Zur Entwicklung des Taktfahrplans in der Schweiz und weitere Beiträge zur Planung der Bahn, Samuel Stähli zum Gedenken, Sonderdruck aus: Schweizer Ingenieur und Architekt 1990/1991; Peter Zuber, Vorwort, in: ebd.

Peter Winter

*12. Dezember 1943

Peter Winter, geboren am 12. Dezember 1943 in Baden, studierte zwischen 1964 und 1968 Elektrotechnik an der ETH in Zürich. Nach seinem Studium arbeitete er bis zu seinem Eintritt bei den SBB im Herbst 1972 bei der «BBC» in Baden als Entwicklungsingenieur. Im selben Zeitraum schrieb er seine Dissertation an der ETH Zürich zu den NetZRückwirkungen und Störbeeinflussungen, verursacht von Triebfahrzeugen mit Thyristor-Phasenanschnittsteuerung. In Bellinzona betreute Peter Winter im Anschluss an eine Fahrdienstpraxis auf der Gotthardlinie den Unterhalt von Lokomotiven und Reisezugwagen in der Hauptwerkstätte, wo er das Personal in die moderne Steuerelektronik einführte. Nach nicht ganz zwei Jahren wechselte Winter nach Zürich, wo er in der Hauptwerkstätte die Inbetriebnahme neuer Nahverkehrstriebzüge mit Thyristor-Anschnittsteuerung begleitete. Gleichzeitig war er in der Kreisdirektion Projektleiter und verantwortlich für die Diesellokomotiven in Umrichtertraktionstechnik mit Asynchronfahrmotoren. Am 15. November 1974 trat Peter Winter als Aktivmitglied der GdI-Ortsgruppe Zürich bei. Mit dem Wechsel des Arbeitsortes nach Bern 1977 folgte analog derjenige der Ortsgruppenzugehörigkeit. In Bern war er zuerst Leiter des Bereichs «Elektrische Fahrzeugausrüstungen». 1979 erfolgte der Übertritt in den Baudienst auf der SBB-Generaldirektion, anfänglich als Stellvertreter und fünf Jahre später als Direktor. In dieser Funktion übernahm Peter Winter während 15 Jahren die Gesamtleitung der technischen Dienste für die SBB-Infrastruktur. So war er beispielsweise zwischen 1986 und 1990 Gesamtprojektleiter des nationalen Angebots- und Ausbaurkonzeptes Bahn 2000. Nach der Unternehmensreform der SBB von 1999 war Winter für kurze Zeit Leiter der neuen Geschäftsabteilung «Entwicklung und Technik». 2001 folgte der Wechsel zur neu gegründeten «SBB-Consulting Gruppe», wo er seine Karriere als Senior Consultant innerhalb der SBB abschloss.

Peter Winter ist letztlich verantwortlich für die drei Abkürzungen: ICN (Intercityzüge mit Neigetetechnik), ERTMS und ETCS. Er zählt zu den Hauptinitiatoren des «European Rail Traffic Management System» (ERTMS), wovon das «European Train Control System» (ETCS) eine wesentliche technische Teilkomponente für die funktionelle Sicherung des Eisenbahnverkehrs darstellt. Ziel ist ein europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem, das die Interoperabilität – den möglichst durchgängigen Verkehr von Fahrzeugen zwischen den verschiedenen Schienennetzen der Staaten – erhöht. Peter Winters diesbezügliches Engagement datiert in die ausgehenden 1980er-Jahre zurück und führte ihn als Vertreter der Internationalen Bahnen (UIC) in EU-Arbeitsgruppen, wo er zum Vermittler zwischen den Interessen der Industrie und der Bahnen wurde. Dass die SBB bei der Einführung von ETCS Level 2 im Jahr 2002 eine Pionierrolle einnahmen, ist wesentlich auch sein Verdienst. Seit 1996 unterrichtet Peter Winter an der RWTH Aachen, die ihm im März 2007 auch den Titel des Honorarprofessors verlieh. Gegenwärtig übernimmt Peter Winter eine aktive Rolle bei der Lancierung des «Integrated European Signalling System» (INESS). Daneben wirkt er auch als «Advisory Professor» an der Beijing Jiaotong University.



Oben: Der Ausschuss «Bahnanlagen» der «Union Internationale des Chemins de Fer» an einer Tagung in Dresden im Juni 1989. Ganz rechts Peter Winter. An dieser Tagung wurden die Weichen Richtung ETCS gestellt.

Unten: London, Oktober 1991: Peter Winter (links) wurde in der EG-Arbeitsgruppe «Leonardi» (Egidio Leonardi, rechts auf dem Bild) zum Bindeglied zwischen der Europäischen Kommission, den Signalbau-firmen und der UIC im Hinblick auf die Entwicklung von ETCS.
Aus dem Privatarchiv von Peter Winter.

Quellen:

Auszüge aus dem Gdl-Archiv Bern; Angaben gemäss dem Lebenslauf; UIC / Peter Winter (Hg.), Compendium on ERTMS – European Rail Traffic Management System.

Hamburg 2009; Gisela Hürlimann, Die Eisenbahn der Zukunft. Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955 bis 2005, Zürich 2007.

Drei Biografien als Spiegel der Arbeitswelt von Eisenbahn-Kaderleuten

PAUL SCHNEEBERGER, FOTOS ROLF HÜRLIMANN

Reto Danuser, Uli Huber und Eva-Maria Zeh stehen für drei Generationen von SBB-Kadern. Zwei von ihnen, der Elektroingenieur Danuser und die Bauingenieurin Zeh, sind Mitglied der Gesellschaft der Ingenieure. Dem Architekten Huber blieb der Eintritt in die Fachorganisation in den 1970er-Jahren verwehrt, weil er sein Studium an einem Technikum abgeschlossen hatte, und nicht an einer Hochschule. Heute steht die Gesellschaft der Ingenieure auch Absolventinnen und Absolventen von Fachhochschulen offen. Dieser Wandel ist nur einer, der anhand der drei beruflichen Biografien deutlich wird. Die Karrieren von Danuser, Huber und Zeh spiegeln die Arbeitswelt der Eisenbahn in den Jahren, in denen sie für sie tätig waren oder sind.

Danuser absolvierte eine jener klassischen Ingenieur-Karrieren innerhalb des Regiebetriebs SBB, die in den 1950er- oder 1960er-Jahren ihren Anfang nahmen. Dass er diese zu Beginn mit einem Gastspiel bei der Industrie und im In- und Ausland unterbrochen hatte, war eine Ausnahme und nicht die Regel. Danuser stand während 40, weitgehend von Kontinuität geprägten Jahren im Dienst der Eisenbahn, 32 Jahre davon bei den SBB, wo er seine eigentliche Karriere absolvierte.

Uli Huber trat 1972 in die SBB ein. Stärker als Danuser, der 1996 pensioniert wurde, spürte er den gesamtwirtschaftlichen und politischen Umbruch, der bei den SBB den Übergang vom technischen zum betriebswirtschaftlichen Primat zur Folge hatte und 1999 in die rechtliche Verselbständigung des Unternehmens mündete. Huber kam aus der Privatwirtschaft und machte sich nach 27 Jahren bei den SBB wieder selbständig. Seine Tätigkeit bei den Bundesbahnen war der Kern seiner Karriere und begründete seine Reputation.

Eva-Maria Zeh repräsentiert als Ausländerin und Frau eine Personengruppe, die bei den SBB noch nicht lang, aber immer stärker vertreten ist. Sie stiess 2005 nach Studien und Tätigkeiten in der Bauwirtschaft verschiedener Länder zum eidgenössischen Unternehmen. Welchen Stellenwert ihre Jahre bei den SBB innerhalb ihrer heute schon an Stationen reichen beruflichen Karriere haben, wird sich erst retrospektiv beurteilen lassen. Frau Zehs Werdegang macht deutlich, dass bei der Eisenbahn heute der Wandel die Regel ist, und nicht mehr die Kontinuität.

Anders als zu Zeiten von Reto Danuser ist für SBB-Kader mit akademischer Ausbildung die Mitgliedschaft in der Gesellschaft der Ingenieure heute nicht mehr selbstverständlich. Eva-Maria Zeh hat sich dennoch bewusst dafür entschieden.

Fasziniert von Fahrzeugen und mit drei grossen Aufgaben betraut:

Reto Danuser (* 1931)

Dass Reto Danuser sein ganzes Berufsleben der Eisenbahn widmete, ist kein Zufall. Zwar war er familiär nicht vorbelastet, sein Vater war Chemiker, seine Mutter Pharmazeutin. Aber da waren die russigen Dampfzüge aus Frankreich, die er als kleiner Bub in Basel anfangs der dreissiger Jahre durch den Einschnitt der Elsässer Bahn Richtung Bahnhof SBB pusten sah. Und da war die gelbe Birseckbahn, mit der er in den vierziger Jahren von Arlesheim nach Basel ins Gymnasium surrte. Ausdruck fand die Anziehungskraft, welche die Verbindung von Rad und Schiene in ihren verschiedenen Ausprägungen auf ihn als Heranwachsenden ausübte, vor allem auch im Traum, dereinst selber im Führerstand zu stehen. Vorerst aber betätigte sich Reto Danuser nicht vorne, sondern hinten im Zug. Ab 1949 verkaufte und kontrollierte er sonntags und während seiner Ferien Billette auf der Birseckbahn. Die Frage, welchen weiteren Weg er als Absolvent des mathematisch-naturwissenschaftlichen Gymnasiums für eine dauerhafte Auseinandersetzung mit der Eisenbahn einschlagen sollte, beantwortete er 1950, indem er das Studium der Starkstrom-Elektrotechnik an der ETH aufnahm.

Dabei verstand er es, die Ausbildung zum Elektroingenieur in Zürich und seine fortwährenden Dienste für die Basler Vorortsbahn zu verbinden. Vor Ort, bei der Birseckbahn, erweiterte er seine praktischen Kenntnisse des komplexen Systems Eisenbahn durch handfeste Praxis in der Werkstatt und durch betriebliche Studien für die Direktion. Aus der Distanz des «Poly» entwarf er in seiner Diplomarbeit einen neuen Triebwagen für die damals mit betagtem Rollmaterial operierende Meterspurbahn. Unmittelbar nach dem Studium trat Danuser im Sommer 1956 bei den SBB ein. Er tat dies auf dem damals üblichen Weg «von der Pike auf». Erste Station war die Hauptwerkstätte Bellinzona. Dann erhielt er im Depot Basel eine siebenmonatige Ausbildung im Fahrdienst, zu der auch Erfahrungen als Heizer auf den damals noch aktiven Dampflokomotiven gehörten. Reto Danuser war auf dem Führerstand angekommen - nicht als Lokomotivführer, sondern als Elektroingenieur.

War in der Regel auf diese Weise eine Laufbahn bis zur Pensionierung bei den SBB eingeleitet, strebte der 26-Jährige nach seinen Erfahrungen mit der regionalen Birseckbahn und den nationalen Bundesbahnen nach der internationalen Dimension. Den Schlüssel dafür erkannte er in einem Wechsel in die Industrie. Danuser



Reto Danuser im Archiv der GdI in Bern

heuerte bei Brown Boveri in Baden an, wo er bald mit dem Geschäftsfeld der 50-Hertz-Triebfahrzeuge betraut wurde. Solche wurden insbesondere an Bahnen geliefert, die damals neu zum elektrischen Betrieb übergingen. Auf diese Weise gelang ihm 1959 der angestrebte temporäre Sprung ins Ausland, und zwar in eines der grössten Eisenbahnländer, nach Indien. Dort hatte Danuser die Inbetriebsetzung der 100 ersten Wechselstromlokomotiven zu leiten. Sie wurden von einem kontinental-europäischen Konsortium geliefert, dem auch BBC angehörte. Nicht zufällig war er als Schweizer mit dieser Aufgabe betraut worden: Danuser sprach sowohl das Französisch der federführenden Firma Alsthom (heute Alstom), wie auch das Englisch der indischen Bahnen. Einer der Höhepunkte seiner Tätigkeit auf dem Subkontinent war am 12. Dezember 1959 das erfolgreiche erste Anheben eines Pantographen unter sieben Kilometern Fahrdrabt mitten im Dschungel.

Nach vier klimatisch und mentalitätsmässig fordernden Jahren, die ihm unter anderem eine Gelbsucht beschert hatten, und definitiv ausgestattet mit der Gabe der Improvisation kehrte Reto Danuser in die Schweiz zurück, wo er 1965 wieder in die SBB eintrat. Als Ingenieur erst in der Hauptwerkstätte Zürich und später auf der Kreisdirektion III war er wieder auf den Weg eingeschwenkt, den er einst als Praktikant in Bellinzona begonnen hatte. Ab 1971 folgten die beiden beruflichen Aufgaben, denen er sich bei den Bundesbahnen längere Zeit widmen sollte. Erst während elf Jahren die Leitung der Sektion (später Unterabteilung) Zugförderung beim Zugförderungs- und Werkstättedienst auf der Generaldirektion in Bern. Dort war er mit der Planung und Bewirtschaftung des SBB-Triebfahrzeugparks und dem Vorschriftenwesen für das Lokomotiv-Personal inklusive Signalisierung befasst. 1982 wechselte er nach Olten, wo er während vierzehn Jahren der Hauptwerkstätte vorstand. Seine internationale Erfahrung konnte er in Arbeitsgruppen von UIC und ORE ausbauen.

In die Gesellschaft der Ingenieure war Reto Danuser 1966 eingetreten, weil das für einen Ingenieur bei den SBB damals so üblich gewesen sei, wie er sagt. 1980 bis 1982 leitete er die Ortsgruppe Bern, von 1986 bis 1992 war er Zentralpräsident und seit seiner Pensionierung 1996 dient er der GdI als Archivar. Als prägend bezeichnet er dabei die Tätigkeit des «Spinnerclubs» in den siebziger Jahren. Aus ihm heraus sei es gelungen, den Ende der sechziger Jahre bei den SBB angesichts des fortwährenden Terrainverlusts an die Strasse grassierenden Defaitismus zu überwinden. Ihm, der sich weniger als Techniker im engeren Sinne verstand, denn als vernetzt denkender Ingenieur, kam der umfassende Ansatz dieser Gruppe junger Akademiker sehr entgegen. Als 1990 die «Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände» gegründet wurde, führte Danuser als Zentralpräsident die GdI in diesen Dachverband. Bis 2004 wirkte er in der UEEIV als Schatzmeister.

Vernetzt denken und arbeiten konnte Danuser in den drei beruflichen Funktionen, die er am längsten ausübte: für die Industrie in Indien, als Leiter der Zugförderung sowie als Werkstättenleiter. Als Höhepunkt bezeichnet er rückblickend seine Tätigkeit in Olten: Er sei Chef einer relativ unabhängigen Einheit gewesen. Die in jenen Jahren einsetzende «Ökonomisierung» der Bahn erlebte er nicht nur negativ – auch Ingenieure können mit Franken rechnen. Er habe unternehmerisch handeln müssen; man habe nicht mehr alle Aufträge automatisch erhalten, sondern sei auch gezwungen gewesen, sich gegen Konkurrenz durchzusetzen, beispielsweise beim

Umbau von Wagen. So schön die Zeit in Olten gewesen sei, sagt Danuser, so froh sei er auch, dass er vor dem Umbau der SBB von einem Regiebetrieb in eine Aktiengesellschaft habe in den Ruhestand treten können.

Der damit verbundenen Divisionalisierung steht der Elektroingenieur skeptisch gegenüber, sie behindere den Blick für das Ganze und habe wertvolle Synergien zerstört. Die Trennung von Infrastruktur und Betrieb sei ein europäischer Irrlauf; Rad und Schiene seien nicht voneinander zu trennen. In Indien beispielsweise, wohin er immer noch Kontakte pflegt, sei das aus gutem Grunde kein Thema. Hätten sich die Inder technisch und organisatorisch in Sachen Eisenbahn bis anhin an Europa orientiert, sieht Danuser den Tag heraufziehen, an dem Europa seinerseits mit Gewinn auf Indien blicken wird. Auch wenn er sein aktives Berufsleben bei den SBB 1996 abgeschlossen hat: Reto Danuser bleibt ein aufmerksamer Beobachter der Bahn. Die Neugier des Basler Buben von anno dazumal ist dabei nicht verschwunden; hinzugekommen sind aber Erfahrung und Weisheit, die aus fast sechs Jahrzehnten beruflicher Auseinandersetzung mit der Eisenbahn resultieren.

Angetan von grossen Würfeln und für das Gewand des Taktfahrplans besorgt:

Uli Huber (* 1938)

Die Faszination des umfassenden Gestaltens war es, die den «Vater» des bis heute gültigen Erscheinungsbildes der SBB 1973 zu den Bundesbahnen geführt hat. Er sei angetan gewesen von den grossen planerischen Würfeln jener Zeit, sagt der in Langenthal aufgewachsene Architekt Uli Huber. Beispielsweise von der Arbeit des Greater London Council, dem bis zu seiner Auflösung durch die britische Regierung unter Margaret Thatcher unter anderem die Planung des Verkehrs und des sozialen Wohnungsbaus in der grössten Metropole Westeuropas oblag. Die guten Architekten und Planer hätten damals, gerade in England, nicht immer die Selbständigkeit gesucht, sondern die Mitarbeit beim Staat. So hielt es auch Huber, der sich selber schmunzelnd als «Etatist» bezeichnet: 1972 bewarb er sich als Chef der damaligen Unterabteilung Hochbau auf der Generaldirektion der SBB.



Uli Huber vor einem Plakat des HB Zürich

Weshalb gerade bei den SBB? Immerhin hatte sich Huber zuvor als Entwurfsarchitekt auf den Tätigkeitsfeldern Landwirtschaft (für die Expo 64) und Chemie (Ciba-Forschungszentrum St-Aubin FR) profiliert. Zum einen war da die bis heute anhaltende Faszination für das komplexe Gesamtsystem, für Technik, Tempo, aber auch für Schiene und Rad, stellt Huber fest. Zum anderen waren auch die nationale Verbreitung und die Wertschätzung des Systems Eisenbahn in der Öffentlichkeit nach seinem Gusto. Eine Wertschätzung, die nach seiner Wahrnehmung zwischen den beiden anderen nationalen Grössen PTT und Swissair angesiedelt war. In etwa so, wie der Preis eines Bahnbilletts damals zwischen dem lag, was für eine Briefmarke oder für ein Flugbilletts zu berappen war. Von seinem Vorgänger bei den SBB wurde Huber schnell zu einer Zusage gedrängt. So schnell, dass seine Architektenkollegen nicht rechtzeitig dazu kamen, ihn mit den Vorbehalten zu konfrontieren, die sie vor allem gegenüber dem Hochbaubereich des eidgenössischen Betriebs hegten.

Huber traf im grauen Haus auf der Grossen Schanze jedoch auf ein Umfeld, in dem Kreativität nicht nur möglich war, sondern auch gelebt wurde. Das traf nicht nur auf Werner Belmont zu, den Werber, der den SBB seit 1954 mit seinem Augenzwinkern («Der Kluge reist im Zuge») auf Plakaten einen fröhlichen Anstrich gab.

Nein, Offenheit für progressive Ideen fand Huber auch oben in der Hierarchie, wo man einen «staatsmännischen» Auftritt pflegte: im damaligen Bauchef Max Portmann, seinem Vorgesetzten, und in den Generaldirektoren Otto Wichser und Werner Latscha. Sie gaben dem neuen Chefarchitekten den Raum, um mehr zu prägen als nur Hochbauten. Hubers grosses Projekt war es von Anfang an, für den Regiebetrieb ein durchdachtes Gewand in Form eines einheitlichen optischen Erscheinungsbildes zu schneiden. Ein Ansatz, den damals – ausgehend von England – die Staatsbahnen der Niederlande und Dänemarks bereits verwirklicht hatten. Initialzündung zur Entwicklung eines gesamtheitlichen Images war ein Fachreferat, das Huber an der Jahresabschlusskonferenz 1973 der Bauabteilung hielt. Statt, wie vorgesehen, zum Gebäudeunterhalt, äusserte sich der neue Chefarchitekt im Einvernehmen mit Bauchef Portmann dort zum Erscheinungsbild der SBB.

Zur Offenheit seiner Vorgesetzten kam ein kreatives Umfeld, das sich im «Spinnerclub» Raum schuf. Diese aus der Gesellschaft der Ingenieure heraus gewachsene Gruppe, bereitete fundamentalen Reformen bei der Eisenbahn in der Schweiz den Boden. In diesem Kreis entstand 1975 eine Studie zum Image der SBB und zu dessen Weiterentwicklung. Der visuelle Auftritt der Bundesbahnen sei dispers, diagnostizierte Huber. Nicht nur korrespondierten die verschiedenen Ausdrucksformen der Eisenbahn nicht miteinander. Auch innerhalb einzelner Bereiche machte er Beliebigkeiten aus: beim Fahrzeuganstrich, der plötzlich nicht mehr Grün sein sollte (Swiss-Express; Chiquita-Triebzüge), ebenso bei den Hochbauten, wo er den «wirtschaftlich und funktionell unnötigen Individualismus» kritisierte. Uli Huber lancierte die Arbeitsgruppe «Webstuhl», der Vertreter sämtlicher Unternehmensbereiche angehörten. Sie machte sich daran, einen «roten Faden» zu spinnen, entlang dem die SBB ihre fundamentalen Werte «Zuverlässigkeit» und «Dynamik» sowie ihre Funktion als Stifterin nationaler Identität «vom Briefpapier bis zum Städtebau» in immer wiedererkennbarer Weise vermitteln sollten. Schliesslich konnte er das SBB-interne Design-Atelier aufbauen und mit Industrial-Designern wie Ueli Thalman besetzen.

Kern der im «Spinnerclub» entwickelten Reformprojekte war der Taktfahrplan, der nach langem Ringen 1982 eingeführt wurde. Insofern wurde der visuelle Gestalter Huber gleichsam zum Schneider des Anzugs, in das die «modernen» SBB schlüpfen, als sie in ein neues Angebotszeitalter starteten. Parallel zu den sich stündlich wiederholenden Abfahrtszeiten hielten das in die rechte Hälfte eines roten Feldes gerückte Logo von Hans Hartmann aus dem Jahr 1972 und die standardisierten Piktogramme und Gleisnummern Einzug. Uli Huber tat zwar im «Spinnerclub» mit, war aber nie Mitglied der GdI. Sie postulierte als Voraussetzung für die Mitgliedschaft einen Hochschulabschluss. Huber hatte sein Studium am Technikum Burgdorf abgeschlossen und damit einen Fachhochschulausweis in der Tasche. Dass er an der ETH als Fachhörer studierte und als Assistent tätig gewesen war, wurde nicht in die Waagschale geworfen. Die Offerte, assoziiertes und damit, wie er es empfand, zweitklassiges Mitglied der Standesorganisation zu werden, schlug er aus.

Hubers Engagement bei den SBB war bei weitem nicht ausschliesslich auf die Genese und Pflege eines durchdachten Corporate Design konzentriert. Anderes bedeutendes Tätigkeitsfeld war die Steuerung grosser Planungsprozesse, zum Beispiel für den Bahnhof Luzern, und die Durchführung von Architekturwettbewerben.

Bisweilen leistete er auch selber Entwurfsarbeit, etwa für die neue Halle Schienenverkehr im Verkehrshaus. Und wenn ein neuer Generaldirektor sein Büro bezog, oblag ihm dessen innenarchitektonische Beratung. 1999, auf den Zeitpunkt der Unternehmensreform, verliess Uli Huber die Bundesbahnen. Seither ist er in Bern wieder selbständig tätig. Der «Webstuhl» für den roten Faden existiert seither nicht mehr. Entsprechend der Doktrin des angebrochenen betriebsökonomischen Zeitalters wurden diese Kompetenzen bei den SBB reduziert und zu einem Gutteil ausgelagert. Die Zeit der grossen Würfe und des umfassenden Gestaltens in öffentlichen Unternehmen ist vorbei – auch bei den SBB.

Überzeugt von den SBB und mit ihr befasst bis zu den Rottenwagen:

Eva-Maria Zeh (* 1970)

Sie stamme aus dem deutschen «Autobauer-Ländle» Schwaben, sagt die in Tübingen geborene Eva-Maria Zeh. Insofern erstaunt es wenig, dass die Eisenbahn nicht auf der Liste ihrer Berufswünsche figurierte und 35 Jahre ins Land zogen, bis die diplomierte Bauingenieurin 2005 bei SBB Infrastruktur anheuerte – als «Fachspezialistin» zur Führungsunterstützung des Leiters «Fahrweg» (später «Produkte und Systeme»). Gänzlich Neues betrat sie nicht. Bereits Jahre zuvor war sie, damals in den Diensten eines Planungs- und Ingenieurbüros, im Zusammenhang mit Bahnhofumbauten für die Schweizerischen Bundesbahnen tätig gewesen. Den rauen Ton in der Baubranche gewohnt und stets Kostendruck sowie potenzielle Konventionalstrafen im Nacken, sei sie damals sehr angetan gewesen vom Arbeitsklima, das sie bei den SBB kennen lernte.



Eva-Maria Zeh auf der Parkterrasse Bern

Die Vielfalt und die Breite der beruflichen Tätigkeit von Eva-Maria Zeh sind charakteristisch sowohl für ihre Biografie, wie auch für ihre weiten Tätigkeitsfelder bei den SBB. Sie bezeichnet sich als vielseitig interessiert und will hinter den Produkten stehen können, für die sie sich engagiert. Das ist für sie bei den SBB voll und ganz gegeben: ein Rädchen im komplexen System Bahn zu sein, das friedlich Menschen von A nach B transportiert und Waren umschlägt. Grundsätzlich strebe sie nach Tätigkeiten, bei denen ganzheitliches Denken gefragt ist, sagt Frau Zeh. Die Ausbildung als Bauingenieurin betrachtet sie als gute Voraussetzung, sei man doch bei Bauprojekten im eigentlichen und im übertragenen Sinne für die solide Fundierung verantwortlich. Die Liste ihrer beruflichen Stationen ist lang und vielfältig. Ausgangspunkt und Erstausbildung nach dem Abitur war eine Ausbildung zur Bankkauffrau und Wirtschaftsassistentin, die sie auch ins Immobiliengeschäft führte. Konstante seit dem Abschluss ihres Studiums an den Universitäten Stuttgart und Waterloo (Kanada) ist die Auseinandersetzung mit umfassenden Projekten. Zu den Highlights ihres Berufslebens vor den SBB zählt sie unter anderem Entwurf, Statik, Konstruktion und Projektmanagement für Sporthallen in Europa und Saudi-Arabien. Sehen lässt sich auch die Liste der Länder, in denen Eva-Maria Zeh sich weiterbildete oder arbeitete – neben der Schweiz, Deutschland und Kanada figurieren in ihrem Lebenslauf auch Frankreich und die Vereinigten Staaten von Amerika. Dass die Schwäbin dabei nicht nur ihr Englisch perfektionierte, sondern auch das in der

Schweiz wichtige Französisch, kam ihr bei den SBB zupass.

Auch inhaltlich kann sie dort ihr Faible für Vielfalt in ein und demselben Moment ausleben. Von Beginn an habe sie im ersten Tätigkeitsfeld Führungsunterstützung viele Facetten der Eisenbahn kennen gelernt und insbesondere auch dessen, was dieser zugrunde liegt: des Fahrwegs. So war sie in Bremsversuche ebenso involviert wie in die Entwicklung von Schliesskonzepten. Kurz nach ihrem Eintritt vertrat sie ihre Geschäftseinheit als Risk-Managerin bei der internen Aufarbeitung der grossen Strompanne vom Sommer 2005. Seit Anfang 2008 ist das Stellenprofil von Eva-Maria Zeh als Gesamtprojektleiterin neu definiert, die Breite aber ist geblieben.

Zu den aktuellen Projekten, die sie leitet, gehört unter anderem jenes der legendären «Rottenküche». Dabei geht es darum, die im Jahr 1922 etablierte Verpflegung und innerbetriebliche soziale Kontrolle der Gleisarbeiter zu reformieren. Die Herausforderungen sind vielfältig und kommen bisweilen dem gleich, was in einer Soziologiestudie zu leisten ist. Was ursprünglich schwerste Handarbeit bei Tag war, wird heute mittels High-Tech-Maschinen in den kurzen Zugspausen während der Nacht erledigt. Dadurch haben sich Ressourcen- und Maschinen-Planung verändert, zudem sind neue Erkenntnisse der Ernährungswissenschaften sowie veränderte Lebens- und Essgewohnheiten der Arbeiter zu berücksichtigen. Schliesslich sind auch die im Volksmund «Rottenwagen» genannten Unterkunftswagen längst am Ende ihrer Lebensdauer angekommen.

Hier gelte es zusammen mit allen Beteiligten und den Gewerkschaften einen der heutigen Zeit angepassten Lösungsfächer zu entwickeln, sagt Eva-Maria Zeh. Entscheidend sind dabei vor allem die heutigen hygienischen Anforderungen und wirtschaftlichen Aspekte.

Zur Gesellschaft der Ingenieure fand Eva-Maria Zeh über einen Ausflug ins Uhrenmuseum von La Chaux-de-Fonds. Nicht so sehr die Gdl als Organisatorin habe sie zur Teilnahme bewogen, als vielmehr die Materie. Als Schwäbin ist sie nahe dem Kernland der deutschen Uhrmacherskunst, dem Schwarzwald, aufgewachsen. Aus dieser Reise zu den Uhren im Jura erwuchs ein reger und anhaltender Austausch mit Kolleginnen und Kollegen. Ihr Einstieg bei der Gesellschaft der Ingenieure weist durchaus Parallelen auf zu jenem bei den SBB: aus einer indirekten Annäherung erwuchs Engagement. Heute gehört sie dem Zentralvorstand an, und seit dem Frühjahr 2009 redigiert sie das Bulletin. Sie schätzt die Auseinandersetzung in diesem Kreise zu aktuellen politischen Fragen, welche die Bahn betreffen – von den Prioritäten beim Projekt Bahn 2030 bis zu den künftigen Finanzquellen für dieses und andere Vorhaben. Zudem möchte sie durch ihr Mittun in der Gdl andere jüngere Ingenieure und vor allem Ingenieurinnen dazu animieren, sich ebenfalls zu engagieren. Gerade Ingenieurinnen sind nicht nur in der Standesorganisation noch eine kleine Minderheit, sondern auch innerhalb der SBB.

Die Eisenbahn ist für Eva-Maria Zeh mittlerweile zu einem Steckenpferd geworden. Sie ist fasziniert vom dichten Streckennetz, von der freien, nicht an eine bestimmte Uhrzeit gebundenen Zug- und Platzwahl und vor allem von der Umweltfreundlichkeit dieses Verkehrsmittels. Sie wünschte sich, dass die Attraktivität des Netzes und Freundlichkeit des Personals in der Schweiz von den Bahnen der umliegenden Länder Europas kopiert würden. Ihre Identifikation mit ihrem Arbeitgeber

entspricht ihren eigenen hohen Ansprüchen. Weiter wünscht sie, dass die Kultur des Umgangs und der Zusammenarbeit innerhalb der SBB erhalten bleibt. Gerade der Wettbewerbsdruck bedinge intrinsisch-motivierte, mitdenkende und selbstkritische Mitarbeitende, die Freude an der Zusammenarbeit haben und nach gemeinsamen Erfolgen streben. 2006 verkaufte Eva-Maria Zeh ihr Auto; sie braucht in ihrer neuen Heimat keines. Zwar hat sie nach wie vor nichts gegen respektvoll fahrende Sportwagen auf staufreien Strassen. Aber ihr eigenes Mobilitätsverhalten hat sie grundlegend verändert – Herkunft aus dem «Autobauer-Ländle» hin oder her.

4

(Un-)bequem zwischen Stuhl und Bank. Charakterzüge der verbandspolitischen Tätigkeit der Gdl von 1985 bis heute

CLAUDIO MARONGIU

«Wenden sich obere Kader von uns ab, weil wir zu stark ‹gewerkschaftlich› erscheinen? [...] Betonen wir zu stark unsere Kaderfunktion (mit Forderungen und Abgrenzung) statt uns selbstverständlich mit unserer Leitung zu solidarisieren und ihr Unterstützung zu bieten? [...] Sollten wir Nivellierungstendenzen bekämpfen oder sie grosszügig hinnehmen in der Überzeugung, dass wir auf andere Weise Entschädigung finden? Wenn wir uns wehren wollen, dann wie intensiv?». Die soeben aufgeführten Fragen stammen aus einem internen Schreiben vom 16. Juni 1991 an die damaligen Mitglieder des Zentralvorstandes der Gdl. Ihr Verfasser war ihr damaliger Zentralpräsident und späterer Archivar Reto Danuser. Am Rande der dem Schreiben vorausgegangenen Generalversammlung hatte ihm ein ‹Gesellschaftsmitglied› seine Bedenken geäussert, wonach die Teilnehmer der GV ‹aus Jungen, Pensionierten und Offiziellen› bestünden. Besorgt fragte daraufhin der Zentralpräsident die anderen Mitglieder des Zentralvorstandes, wieso die Aktiven des oberen Kaderns den Versammlungen fern blieben und was man unternehmen müsse, um den Dialog ‹mit allen Stufen› der Mitgliedschaft zu finden.

Reto Danusers Fragen waren eng verknüpft mit der Frage nach der Definition, nach dem Zweck und nach der Identität der Gesellschaft, der er vorsass. Eine Identität, die im hypothetischen Fall beispielsweise in der Wahl einer bestimmten Gesprächskultur mit den Sozialpartnern oder in der etwaigen (Nicht-)Einhaltung eines Kodex' im Rahmen von Verhandlungen zum Ausdruck kommen kann. Da die unterschiedlichen Mitglieder und Akteure der Gdl auch unterschiedliche Auffassungen davon hatten (und haben), was die Gdl war und was sie sein sollte, ist es problematisch, in diesem Zusammenhang von einer Identität zu sprechen. Es ist deswegen sinnvoller nach einer Charakterisierung der verbandspolitischen Tätigkeit der Gdl von 1985 bis heute zu fragen. Welches waren die dominanten Themen, mit denen sich die Gdl beschäftigte? Verstanden sich die Mitglieder und Vorsitzenden der Gdl als Gewerkschaft? Liessen sich in- und ausserhalb der Gdl polarisierende Konfliktlinien, Züge von idealistischer Militanz oder gar von Subversion ausmachen? Oder strebten die Gdl-Vertreter bei Verhandlungen eher einen pragmatischen Ausgleich an? Wies die effektive Verbandspolitik der Gdl elitäre Züge auf? Und stand die gewerkschaftliche Funktion doch eher im Schatten der gesellschaftlichen Anlässe und des Austausches? Welche Beziehungen pflegte man zu Partnerverbänden und welche Veränderungen der Verbandstätigkeit traten in der untersuchten Zeitspanne ein?

Die Gdl, eine «association touristique»?

Schon bei einer summarischen Besichtigung der «Bulletins» der letzten 25 Jahre fallen sowohl die zahlreichen Exkursionen im In- und Ausland als auch die vielen Besuche unterschiedlichster Kulturanlässe in der Schweiz auf, die die Gesellschaft organisierte. Die «Social Events» waren unter den Mitgliedern der Gdl sehr beliebt. Im Rahmen der nationalen und regionalen Tätigkeiten der Gdl kam ihnen eine entsprechend grosse Bedeutung zu. Besonderen Anklang fand beispielsweise die Auslandsexkursion im Jahre 1987 nach Deutschland, Dänemark und Schweden. Auch Jahre danach erinnerte man sich gerne an dieses Ereignis, wie zahlreiche Quellen es bezeugen. Seitenlang wird in den «Bulletins» über die verschiedenen Genüsse berichtet, mit denen die Teilnehmenden im Rahmen dieser Veranstaltungen verwöhnt wurden. So wird im Bulletin vom Sommer 1989 etwa über das «Lustwandeln» im Garten des Capostazione nahe Triest im Jahr 1988 berichtet. Im Schatten der Kastanienbäume genossen die Exkursionsteilnehmer einen Spumante bevor sie zum Festmahl empfangen wurden. Dabei servierte man ihnen ein «Hors d'oeuvre» aus «weissem Käse auf Tomate, gratinierter Aubergine, einem Würfel Eier-Soufflé, drei Tranchen Rohschinken und Salat, [...] zarte Crêpes al Pesto, [...] ein wunderschönes rosarotes Roastbeef und ein Stück Kalbsbraten, einen Apfelstrudel mit Zwetschgen und zum Schluss noch ein Glas Spumante». Die etwas ketzerische Bemerkung Pierre Alain Urechs, er habe den Eindruck, die Gdl sei eine «association touristique», überrascht vor dem Hintergrund solcher Schilderungen nicht. So nämlich hatte im September 1995 der damalige SBB-Generaldirektor die Gesellschaft im Gespräch mit dem damaligen Gdl-Präsidenten, Jean-Luc Gesseney, beschrieben. Doch ist diese Aussage überspitzt? Wird sie den Tätigkeiten der Gesellschaft insgesamt gerecht? Wohl kaum.

Die Gründung 1910 und die erste Mitgliedschaftsausweitung 1946

An dieser Stelle scheint es zunächst sinnvoll, einen zeitlichen Schritt zurück zu gehen, und in einem Exkurs die Anfangszeit der Gdl kurz zu beleuchten, ergänzend zum Überblicksbeitrag von Reto Danuser in der vorliegenden Festschrift. Anlässlich ihrer Gründungsversammlung vom 6. November 1910 hielt die Gesellschaft in ihren Statuten als Zweck fest, «die kollegialen Beziehungen unter ihren Mitgliedern zu pflegen» und «die Standesinteressen nach allen Richtungen, sowohl in ethischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht zu wahren und zu fördern.» Die Mitgliedschaft beschränkte sich ausdrücklich auf «Ingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen mit vollständig abgeschlossener technischer Hochschulausbildung». 1930 wurde die Mitgliedschaft auf ETH-Architekten, 1939 auch auf weitere Akademiker der SBB ausgeweitet, obschon dies formell erst in den Statuten von 1946 festgehalten wurde. Zu den Hintergründen dieser Massnahme äusserte sich 1940 der Vorstand der Ortsgruppe Zürich. Einerseits seien «in früheren Jahren [...] in den leitenden Stellungen [...] sozusagen ausschliesslich Akademiker der technischen Fakultäten tätig» gewesen. Die «scharfe Konkurrenzierung der Eisenbahnen durch das Automobil, [...] die notwendig gewordene Werbetätigkeit und der gleichzeitig durch die Rationalisierungsbestrebungen bedingte Ausbau der Geschäftsführung nach der volkswirtschaftlichen Seite» habe dazu geführt, dass «in zunehmenden Masse Juristen, Nationalökonomien, ja sogar Mediziner in den verschiedenen

Verwaltungszweigen Beschäftigung fanden». Andererseits komme die Erweiterung dem «immer wieder gehörten Wunsch nach Vermehrung der Einflussnahme unserer Gesellschaft [...] nach». Zu den betriebswirtschaftlichen Gegebenheiten gesellten sich demnach auch strategisch verbandspolitische Überlegungen hinsichtlich einer wirksameren Interessensvertretung. Nach Robert Kalt, der in der Broschüre zum 75-Jahr-Jubiläum der Gdl einen historischen Rückblick verfasst hatte, bildete denn auch der «Berufsstolz der Ingenieure und der Akademiker [...] die Wurzel einer bewussten Standespolitik». In der Tat fällt bei einer Betrachtung der Archivalien der Gründungszeit bis in den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts ein beachtliches personalpolitisches Engagement auf. So wurde etwa über die Gehaltsordnung debattiert, es wurden Empfehlungen zur Neubelegung der Direktorposition abgegeben und es fand eine Debatte über das Diäten-Regulativ statt. Nach Dokumenten, die sich zum Generalstreik von 1918 äussern, bei dem sich die Eisenbahner in erheblichem Ausmass beteiligt hatten, sucht man allerdings vergeblich. Im entsprechenden Protokollheft sind zudem die Seiten des Jahres 1918 säuberlich herausgeschnitten worden. Wurden hier unangenehme Zeugnisse entfernt?

Verbandspolitische Tätigkeiten der Gdl von 1985 bis 1999

Auch anlässlich der Zentralvorstands- und Generalversammlungen wurde den verbandspolitischen und «gewerkschaftlichen» Themen besondere Bedeutung eingeräumt. Dies war zumindest solange der Fall, bis 1999 die entsprechenden Funktionen mit der Schaffung des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs (KVÖV) ausgelagert wurden. Zu den wichtigsten Anliegen, die seit 1985 wiederholt von der Gdl thematisiert wurden, zählt die Gewährung von Fahrvergünstigungen für das SBB-Personal. Besonders seit der zweiten Hälfte der Achtzigerjahre waren die Schaffung von Geschäftsbereichen mit Ergebnisverantwortung und die damit verbundenen Konsequenzen für das akademisch geschulte Personal wiederholt Thema. Die geplante Massnahme beabsichtigte, die Verantwortung für das finanzielle Ergebnis für Aufwand und Ertrag von der Generaldirektionsstufe auf die Spartenstufe (Personen- und Güterverkehr, Liegenschaften und Nutzungen) zu übertragen. Aus den Protokollen der Zentralpräsidiumssitzungen wird die Sorge über den drohenden «Primat der Kommerzialisten» deutlich. Ein solcher Wandel könne nicht ohne die Definition der künftigen Rolle der technisch-betrieblichen Bereiche geschehen. Zwar unterstützte die Gdl die «Zielsetzung zur Erreichung besserer finanzieller Ergebnisse unter Ausschöpfung aller unternehmerischen Möglichkeiten [...]» grundsätzlich. Aber die «Spartenschaffung» könne nicht das eigentliche «Ziel dieser Reorganisation bilden». Es sei angezeigt, so das Protokoll der Zentralvorstandssitzung vom 23. Januar 1990, schrittweise vorzugehen, ohne die bestehende Organisation unnötigerweise aufzubrechen.

Am meisten Aufmerksamkeit schenkte man aber der Tendenz zur «Nivelierung» zwischen den höheren und den tieferen Lohnklassen der SBB-Belegschaft. In den Aktennotizen zur Zentralvorstandssitzung vom 3. Juni 1987 heisst es, die Akademikerinnen und Akademiker seien im Vergleich zu anderen Angestellten tieferer Lohnklassen materiell zunehmend schlechter gestellt, denn erstere hätten im Gegensatz zu letzteren weder an der verbesserten Ferienregelung noch an der letzten Realloohnerhöhung teilhaben können. Auch in zahlreichen weiteren Zentralvor-

standssitzungen wurde die Angelegenheit behandelt. Allerdings fand man kaum Mitglieder, die von sich aus bereit waren, mit ihren Vorgesetzten über ihre negativen Erfahrungen zu sprechen. Es überwog die «Angst vor Repressalien», wie aus Aktennotizen zur Sitzung des Zentralvorstands vom 16. Dezember 1987 hervorgeht. Die «Nivellierung» beinhaltete in den Augen der Gdl nicht nur die Aufgabe von Privilegien. Sie wurde zum Teil auch als regelrechte «Diskriminierung» verstanden. Das wird 1992 anlässlich der ersten Pilotversuche zur Einführung von flexiblen Arbeitszeitmodellen klar. Der damalige Zentralpräsident Jean-Luc Gesseney äusserte sich am 24. Juni 1992 in einem Schreiben an die Generaldirektion entrüstet darüber, dass für die Mitarbeiter höherer Lohnklassen restriktivere Überzeitenregelungen im Rahmen dieses Pilotprojektes gelten sollten. Auch die 1991 beschlossene Wiedereinführung einer Karenzfrist bei Wiederbesetzung von Kaderstellen vermochte die Gemüter der Gdl-Mitglieder zu erhitzen. An der Generalversammlung vom 13. Juni 1992 wurde die «wieder aus der Mottenkiste geholte Monatslücke» als für das Kader belastend und «kontraproduktiv» kritisiert, weil sie eine für das Unternehmen wichtige Kontinuität in der Geschäftsführung verhindere. Verschiedenen Dokumenten entnimmt man die Enttäuschung darüber, dass sowohl die restriktiven Auflagen für das Kader bezüglich gleitender Arbeitszeiten, als auch die Wiedereinführung der dreimonatigen Karenzfrist trotz des Widerstands der Gdl von der Generaldirektion durchgesetzt wurden.¹ Besonders lebhaft wurde die Diskussion um die von Bundesrat Leuenberger am 21. August 1996 in Aussicht gestellten Lohnkürzungen geführt. In der ursprünglichen Formulierung des Bundesrates hätten die tieferen Lohnklassen im Gegensatz zu den höheren von der Massnahme ausgenommen werden sollen. Überhaupt schien eine erhöhte Einflussnahme auf die Teppichetage der Unternehmung ein verbreiteter Wunsch der Gdl-Mitglieder gewesen zu sein, obwohl die Gesellschaft «im höheren Kader der SBB recht gut «vertreten» war, wie Robert Kalt 1985 schrieb. Die Arbeitsgruppe Gesamtarbeitsvertrag (GAV) formulierte denn im Juli 1997 auch den «Anspruch auf vermehrte Einflussnahme auf die Unternehmung».

Der Wunsch nach einer Intensivierung der Kommunikation zwischen der SBB-Chefetage und der Gdl dürfte auch bei der Verfassung des «Contrat Social» 1992 eine Rolle gespielt haben. Der «Contrat Social» war ein Dachvertrag, der die seit 1985 geltenden «Richtlinien zur Pflege von Beziehungen zwischen den SBB und den Personalverbänden» ablöste. Damit hätte im Zuge der Unternehmensreform der Neunzigerjahre ein grossflächiger Personalabbau ohne Entlassungen abgesichert werden sollen. Der Contrat sah nebst einem Bekenntnis der «SBB zur Zusammenarbeit mit den Personalverbänden» und einer Erklärung der «Loyalität und Achtung bei der Behandlung aller anstehenden Probleme» auch die Anerkennung der grundsätzlichen «Notwendigkeit betriebsorganisatorischer Veränderungen, wie Umstrukturierungen, Rationalisierungsmassnahmen, Verlegung von Dienststellen oder Dienstzweigen und entsprechende Anpassung der Personalbestände» sowie «das Bedürfnis der SBB nach örtlicher und funktionaler Flexibilität ihrer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen» vor. Im Gegenzug bekräftigten die SBB «ihre Beschäftigungsgarantie für ihre Beamten und ständigen Angestellten», wie es in einem Schreiben der SBB-Personalabteilung vom 9. Dezember 1992 heisst. Aus den zitierten Passagen geht mitunter hervor, dass die Generaldirektion beabsichtigte, zu bestimmten Themen gar nicht erst zu verhandeln. Die Generaldirektion war nur dann bereit, allfälligen Unmut oder

Widerstand der Personalverbände wahrzunehmen, wenn diese sich reglementarisch korrekt verhielten. Es kommt daher der Eindruck auf, der «Contrat Social» biete die Beschäftigungsgarantie zum Preis des Akzeptierens unternehmerischer Freiheit. Die Reform beinhaltete denn auch eine substantielle Neuausrichtung und einen kapitalen Einschnitt in die Organisation und in die Personalpolitik der Bundesbahnen. Selbst der Sinn und Zweck der Gdl musste im Zuge der Umwälzungen neu definiert werden. Die Generaldirektion hatte demnach einen Anreiz, den drohenden Auseinandersetzungen mit den Personalverbänden mit restriktiven Verhandlungsvorbedingungen zuvorzukommen.

Ein weiteres verbandspolitisches Betätigungsfeld der Gdl war (und ist) die Unterstützung von Initiativen, die den öffentlichen Verkehr förderten bzw. das Lobbying gegen Initiativen, die dem öffentlichen Verkehr schaden. Dazu gehörten Podiumsgespräche zur Meinungsbildung und die fachliche und finanzielle Unterstützung von öV-freundlichen Initiativkomitees. Am 27. April 1998 genehmigte die Generalversammlung eine finanzielle Unterstützung des «Komitee LSVA» in der Höhe von 5'000 Franken. Im Vorfeld der Abstimmung zur Avanti-Initiative organisierte die Gdl verschiedene Podiumsgespräche, in denen ihre ablehnende Haltung erläutert wurde. Diese Podiumsgespräche dürften verschiedenen Stimmen nach «wohl bei einigen Mitgliedern noch ein Umdenken» bewirkt haben. Auch anlässlich von Parteiversammlungen und der Zusammenkunft von Parteiausschüssen wurden Informationsveranstaltungen und Vorträge gehalten. Zu internationalen Partnerorganisationen pflegte man während den Neunzigerjahren vermehrt Kontakt. Erwähnenswert ist das Engagement bei der Schaffung eines europäischen Dachverbandes, der Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV). Diese hatte sich zum Zweck gesetzt, sich auf europäischer Ebene für die Interessen des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Die Gdl zählte zu den Mitgliederverbänden der ersten Stunde. Die Schaffung eines Ausweises, dem Eurail-Ing., der die besondere Qualifikation als Eisenbahningenieur europaweit zertifizieren sollte, zählt zu den bedeutendsten Leistungen der UEEIV. Da keine europäische Hochschule explizit einen Abschluss als spezialisierter Eisenbahningenieur bot, bestand der Bedarf nach einem Zertifikat, das die spezifisch eisenbahntechnischen Kompetenzen des Kandidaten auswies. Im Laufe der Neunzigerjahre verloren die Debatten zu verbands- und personalpolitischen Fragen nicht wesentlich an Bedeutung. Sie standen jedoch allmählich im Schatten einer grundsätzlichen Diskussion sowohl über den Organisationsgrad als auch über das geringe verbandspolitische Gewicht der Gdl und den daraus folgenden Bedarf einer stärkeren Interessensvertretung der Kader der SBB bzw. des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer Interessensgemeinschaft aus verschiedenen Partnerorganisationen.

Bei der Vertretung von personalpolitischen Interessen arbeitete die Gdl seit 1989 eng mit den anderen Kaderverbänden der SBB, dem Oltener Verband (OV) und dem Verein der Ingenieure und Architekten HTL der Schweizerbahnen (VIA), zusammen. Für Lohnfragen, die Bundesbeamten und damit auch SBB-Mitarbeiter/innen betrafen, war bis 1999 das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) zuständig. Die wiederkehrenden Verhandlungen mit dem EFD über die Revisionen der Besoldungsskala, über die Gewährung von Teuerungszulagen und über diverse Spesenregelungen führte bis 1989 der Verein Kader des Bundes (VKB). Der VKB war eine «Or-

ganisation zur Interessenvertretung [...] und ein Netzwerk für Führungs- und Fachkader sowie ehemalige Kader», das die «beruflichen und wirtschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder partnerschaftlich gegenüber den Arbeitgebern» vertrat und heute noch vertritt. Da der VKB keine Kollektivmitgliedschaft kannte, konnten andere Verbände nicht VKB-Mitglieder werden. Die Kaderverbände der SBB hatten deshalb keine Möglichkeit, in den ersten Verhandlungsphasen mit dem Bund aktiv mitzuwirken, auch wenn die Beschlüsse, die der VKB zusammen mit dem EFD fasste, die SBB-Kader direkt betrafen. Dieser Zustand war für die Kaderverbände der SBB auf die Dauer unbefriedigend. Im August 1989 beschlossen sie aus diesem Grund, eine «paritätisch zusammengesetzte [...] Interessensgemeinschaft der SBB-Kadervereinigungen» zu bilden, die einen Vertreter in den Verhandlungsdelegationen des VKB bestimmen und den Informationsfluss zwischen den drei SBB-Kadervereinigungen sichern sollte. Die neue Interessensgemeinschaft nannte sich «IG SBB-Kader» und assoziierte sich mit dem VKB immer dann, wenn Verhandlungen mit dem EFD anstanden, wie eine entsprechende Vereinbarung vom September 1989 festhielt. Diese Lösung brachte sowohl für die SBB-Verbände als auch für den VKB Vorteile: Die SBB-Kaderverbände errangen damit die gewünschte Einflussnahme, während sich die Verhandlungsmacht des VKB erhöhte. Die Gdl war nun gut vernetzt und verfügte über zahlreiche Möglichkeiten, sich Gehör zu verschaffen. Es wäre jedoch verfehlt, die Gesellschaft als eine Kaderorganisation darzustellen, die nur personalpolitische Anliegen ihrer Mitglieder wahrnahm.

Gewerkschaft oder nicht?

Trotz zum Teil lebhaft geführter Debatten waren die Aussprachen und Mitteilungen der Gdl an die Chefetage der SBB und an den Bundesrat nicht von polemischem Ton geprägt oder gar kämpferischer Natur. Die Besprechungen mit Generaldirektion und EFD sollten vielmehr zu Synergien mit der Geschäftsleitung führen und daher von Zusammenarbeit und nicht von Frontenbildung charakterisiert sein.

Im Rahmen der Diskussion zur «Nivellierung» sickert denn auch aus den Dokumenten die Sorge des Zentralvorstandes durch, die eigenen Interessen möglichst wirksam zu vertreten, ohne dadurch den Verhandlungspartner zu brüskieren. Der Zentralvorstand war aber auch darum besorgt, nicht etwa als «linker» Verband missverstanden zu werden: So beispielsweise als im Jahre 1986 eine Umbenennung des «Bulletins» diskutiert wurde. Damals standen nebst der Beibehaltung des Namens zwei Umbenennungsvarianten zur Diskussion. Der Name «Flash» wurde als «abgedroschen» verworfen, der Name «Focus» kam hingegen nicht in Frage, weil er «zu links belastet» sei, wie aus den Notizen zur Zentralvorstandssitzung vom 26. November 1986 deutlich wird. Ein allzu gewerkschaftliches Auftreten der Gesellschaft löste zudem Unbehagen aus. Vor allem obere Kader wiesen in internen Umfragen darauf hin, sie hätten «keine Zeit für (die) Gewerkschaft». Andere erwähnten allgemein die Diskrepanz der «Doppelstellung Gdl-Mitglied/offizielle Stellung», wie aus Interviews mit Gdl-Aktiven hervor geht. Während man in der offiziellen Korrespondenz konziliant blieb, lässt sich im internen Schrifttum durchaus Empörung über die «Zumutungen» – so die Sitzungsnotizen vom 3. Juni 1987 – am Kader feststellen. In internen Umfragen stiess man denn auch auf Aussagen wie: «Eventuell nach oben beschränken! Keine Big Bosse in der Gdl!». Ein anderer Schreiber aus der Ortsgruppe

Bern bemerkte in einem Brief ans Zentralpräsidium von Ende November 1997, dass, «was die Wahrung der ‹gewerkschaftlichen› Interessen betrifft, [...] die effizienteste Organisation aus Sicht der Kaderverbände zu wählen und nicht einfach das Diktat der GD zu akzeptieren» sei. Aus solchen Voten sickert die Auffassung durch, wonach eine umfassende Mitgliedschaft über alle Hierarchiestufen der Kader hinweg der Vertretung einheitlicher Interessen eher hinderlich als dienlich gewesen sei. Weitere Stimmen äusserten den Wunsch nach einer intensiveren Interessensvertretung in eher allgemeiner aber ebenso kritischer Art. Doch kämpferische Parolen blieben die Ausnahme. Die vielleicht bedeutendste Einsicht zu dieser Ambivalenz liefert ein Leitartikel des ‹Bulletins› aus dem August 1987 zum «Fragenkreis Kaderpolitik, Motivation und Betriebsklima». Die Gesellschaft müsse in diesem zentralen Bereich zwar Missstände einräumen, heisst es im Artikel. Die Behandlung solcher Missstände innerhalb der GdI sei aber ausserordentlich schwierig, da sie durch den Umstand, dass ihre Mitgliedschaft «sowohl Betroffene als auch deren Vorgesetzte bis in die Unternehmungsleitung hinauf» umfasse, kaum je «einheitliche Interessen» ihrer Mitglieder formulieren und vertreten könne.

Den wohl grössten Stellenwert im Rahmen der GdI-Aktivitäten hatte aber das Moment der Zusammenkunft und des fachlichen Austausches. Die unglaubliche Fülle an ‹Social Events› war in unterschiedlichem Grad eher technisch oder kulturell bzw. kulinarisch geprägt. Technischer Natur waren die Fachtagungen, die von den Ortsgruppen für die ganze Gesellschaft organisiert wurden. Im Rahmen der Fachtagungen besuchte man unter anderem das erste elektronische Stellwerk der SBB in Chiasso (1989), den Rangier- und Grenzbahnhof Domodossola II (1991) und die Stau- mauer der Grande Dixence mit dem zugehörigen Kraftwerk (1995). An der Fachtagung vom Mai 2006 fanden zum Thema «die Zukunft des Agglomerationsverkehrs» ein Seminar mit vier Vorträgen und einem Diskussionsforum sowie der Besuch der Fahrzeug- und Bauwerkstätte der Verkehrsbetriebe Zürich statt. Währenddessen widmete sich die Fachtagung 2007 unter anderem den Themen Knotenbahnhof Visp, der direkten Führung der Matterhorn Gotthard Bahn in den Bahnhof Brig und der Energieversorgungsproblematik. Zu den landesweiten ‹Social Events› zählten aber auch die jährlichen Freimitgliederausflüge, ein Pendant der heutigen Pensionierten- ausflüge, sowie die jährlichen Auslandsexkursionen. Diese führten unter anderem nach Deutschland, Dänemark und Schweden (1987), zum Eurotunnel in der Nähe von Calais (1989) und nach den Niederlanden (1994), wo man etwa den Bahnhof des Flughafens Amsterdam Schiphol besuchte. In jüngerer Zeit begab man sich nach Südfrankreich (2006), wo die Gesellschaft mit dem berühmten «train jaune» eine Fahrt durch die Pyrenäen genoss und die Airbus-Werke in Toulouse aufsuchte. Eine detaillierte Aufstellung zu Fachtagungen und Auslandsexkursionen befindet sich am Schluss der Festschrift. Die GdI-Ortsgruppen führten auch reine Kulturanlässe wie Theaterbesuche, Operbesuche aber auch Bocciaabende durch. Trotz des beachtlichen Unterhaltungswerts der unterschiedlichen Aktivitäten wäre es verfehlt anzunehmen, die ‹Social Events› hätten keine andere Funktion gehabt, als ihre Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu amüsieren. Betrachtet man beispielsweise das Programm der Auslandsexkursion von 1987 genauer, dann stellt man fest, dass es zum grossen Teil aus technisch-fachlichen Anlässen bestand. Die Mitglieder wurden am ersten Tag nach der Anreise in Braunschweig in die «Problematik der elektronischen

Stellwerke» eingeführt. Am Nachmittag folgte im Bundesbahn-Zentralamt eine Einführung in «einige spezielle Probleme bei der Entwicklung des ICE». In Lathen besuchte man am nächsten Tag die Versuchsstrecke der Magnetschwebbahn TVE Transrapid. In den darauf folgenden vier Tagen besuchten die Teilnehmer sowohl ein neuartiges elektronisches Stellwerk der schwedischen Staatsbahnen in Hallsberg, als auch den ehemaligen Sitz der ASEA in Västerås. Die Baustelle des Stockholmer Hauptbahnhofs und ein speziell für den Winterbetrieb eingerichtetes Lok- und Wagen-Betriebswerk der schwedischen Staatsbahnen waren weitere Ziele der Exkursion. Die Gdl, das zeigt dieser Programmmix deutlich, war daher mehr als eine «association touristique», wie Jean-Luc Gesseneys in einem Leitartikel des «Bulletins» vom Januar 1996 festhielt.

Die ausserordentlich zahlreichen Aktivitäten der Gdl boten wertvolle Möglichkeiten, den Austausch über die Nahtstellen der Unternehmensstrukturen hinweg zu begünstigen. Sie erfüllten den statuarischen Anspruch nach «Pflege von kollegialen Beziehungen unter den Mitgliedern». Im Rahmen der gesellschaftlichen Aktivitäten erhielten Spezialisten unterschiedlicher Fachrichtungen und Betriebsabteilungen die Möglichkeit, über das eigene Ressort hinaus zu blicken, Einsicht in die Arbeit und die Probleme anderer Abteilungen zu erlangen und damit auch eine integrale Betrachtungsweise der SBB einzunehmen. Im erwähnten Leitartikel Gesseneys hiess es weiter: «l'Adi² [...] a le devoir d'être représentative de l'opinion de ses membres. De ce fait, les contacts entre collègues lors des manifestations servent aux échanges d'idées, que les représentants de l'Adi transmettent ensuite à la direction. [...]». Der Meinungs austausch sollte demnach nicht nur zum besseren gegenseitigen Verständnis und zur ganzheitlichen Sichtweise über die gewachsenen Strukturen der Unternehmung hinweg dienen. Aus dieser Vogelperspektive sollten viel mehr auch Schlüsse gezogen und der Generaldirektion kommuniziert werden. In zahlreichen Berichten über die gesellschaftlichen Aktivitäten der Gdl verwischen sich denn auch Vorstellungen von gemütlichem Ausflug mit denjenigen einer Denkfabrik. Die Veranstaltungen dienten in diesem Sinne als Instrument, um vielfältige Personen auf ein gemeinsames Ziel auszurichten. In dieser Hinsicht bot die Gdl eine soziale, emotionale Alternative zum hierarchischen Befehl. Diese Funktion hat gemäss den Gdl-Insidern im Kontext der Divisionalisierung der Bundesbahnen 1999 und der Auslagerung von Unternehmensaufgaben an Drittunternehmer deutlich an Bedeutung gewonnen.

Trat die Gdl nun gewerkschaftlich auf oder nicht? Insgesamt hinterlässt der überwiegend milde Tonfall den Eindruck eines gemässigten Verbandes. Die Gesprächskultur, die ihre Vertreter anlässlich von Unterredungen mit der SBB-Generaldirektion und mit dem Bund pflegten, baute deklariert auf kooperative Einflussnahme und nicht auf Konfrontation auf. Mit den Verhandlungspartnern kam es denn auch nie zu grösseren Verwerfungen. Die gewerkschaftliche Funktion war im Vergleich zu den zahlreichen gesellschaftlichen Aktivitäten zweitrangig, obschon dies in den ersten Jahrzehnten der Verbandsgeschichte anders gewesen war. Die Zusammenkunft und der Austausch erfüllten darüber hinaus aber auch eine wichtige integrative Funktion jenseits der gewachsenen Unternehmensorganisation. Die Gdl war also gewiss keine Gewerkschaft im eigentlichen Sinn, sondern situierte sich irgendwo zwischen dem Stuhl einer klassischen und gediegenen Fachorganisation

und dem Bank einer Standesorganisation, die sich auch um die personalpolitischen Anliegen ihrer Mitglieder kümmert. Dieses Dazwischen war nicht immer komfortabel, aber auch nicht unpraktisch. Mit dem Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband (SEV) als klassische Basisorganisation pflegte die GdI gelegentlich zwar Kontakte, die sich jedoch auf einzelne spezifische Anlässe und Themen beschränkten. So kam es etwa im Vorfeld der Bahn-2000-Abstimmung 1987 zu gemeinsamen Informationsveranstaltungen. Später setzte man sich zusammen mit dem SEV an einen Tisch, um die Grundzüge eines gemeinsamen Gesamtarbeitsvertrages zu erarbeiten. Zu einer engeren Zusammenarbeit kam es aber nie, obwohl das Verhältnis des SBB-Kaders zum SEV trotz unterschiedlicher Interessenslagen von «grossem Respekt» geprägt war. Die GdI äusserte sich denn auch nie unabgesprochen über Vorstösse des SEV. Vereinzelt waren GdI-Mitglieder auch beim SEV eingeschrieben. Es handelte sich oft um Mitglieder, die ursprünglich eine Betriebslaufbahn eingeschlagen hatten, Gewerkschaftsmitglied wurden und nachträglich ein Studium absolvierten, das sie zum GdI-Beitritt berechtigte.

SBB-Unternehmensreform und Auslagerung der gewerkschaftlichen Funktionen

Die ersten Skizzen einer grundlegenden Reform der Bundesbahnen entstammten aus der von Bundesrat Adolf Ogi 1992 ins Leben gerufenen «Groupe de réflexion über die Zukunft der SBB», die 1993 ihren Schlussbericht vorlegte. Der Bericht zeigte drei Stossrichtungen für die Weiterentwicklung der Bundesbahnen auf. Dabei wurde das Spektrum zwischen einer am Markt orientierten Gesellschaft bis hin zu Mischformen skizziert, die für den Regionalverkehr das Bestellerprinzip für gemeinwirtschaftliche, unrentable Leistungen vorsahen. Ein raues Verhandlungsklima, das von Rechnungsdefiziten der Bundesbahnen ab 1992, von der ungünstigen volkswirtschaftlichen Grosswetterlage, von Personalabbau und von einer international geführten Liberalisierungsdebatte geprägt war, zeichnete sich ab. Dies war der Kontext, in dem sich die Personalverbände mit den sich anbahnenden Umwälzungen beschäftigten. Zudem kündigte der Bundesrat 1996 ein Aufsehen erregendes Massnahmenpaket an, das unter anderem Lohnkürzungen enthalten sollte, aus denen schlussendlich die Streichung von Zulagen und des automatischen Teuerungsausgleichs wurden. Die Aussicht auf derart weitgreifende Veränderungen, die vom Bundesrat angekündigte Diskriminierung der höheren Lohnklassen wie auch das Beharren der SBB-Generaldirektion, die Verhandlungen zum Gesamtarbeitsvertrag mit einer einzigen Verhandlungspartnerschaft der Personalverbände führen zu wollen,³ dürften einer verstärkten Zusammenarbeit der Kaderverbände GdI, Oltener Verband (OV) und dem Verein der Ingenieure und Architekten HTL der Schweizerbahnen (VIA) Vorschub geleistet haben.

Innerhalb der GdI bemängelte man zunehmend Organisationsgrad und -struktur sowohl der eigenen Gesellschaft als auch der IG SBB-Kader. Im «Bulletin» vom Oktober 1998 liess Ulrich Weidmann verlauten: «Der Koordination der Verbände dient derzeit die Interessengemeinschaft SBB-Kader. Namentlich mit der Bahnreform, dem neuen Bundespersonalgesetz und den Gesamtarbeitsverträgen kommen indessen zusätzliche Aufgaben auf die Kaderverbände zu, welche Zweifel an der künftigen Zweckmässigkeit der gegebenen Strukturen wecken». Im Sitzungsproto-

koll der IG SBB-Kader von Ende Mai 1997 heisst es wiederum, nur ein Zusammenschluss der drei Verbände ergebe eine reelle Chance «zum Überleben ohne Schattendasein gegenüber der GD».⁴ Gemäss einem internen Schreiben der IG an die Mitglieder vom Oktober 1997 hatte die abermalige Forderung der SBB nach einem einzigen Verhandlungspartner zur Folge, dass die gegenseitigen Absprachen zwischen den Kaderverbänden aufwändiger würden und dies «in den bisherigen Strukturen viel – zuviel – Zeit» erfordere. Die Interessensgemeinschaft habe Mühe, die Termine einzuhalten. Der Informationsfluss zu den Präsidenten der Kaderverbände sei schwerfällig, die Kompetenzzuweisung unklar und die repräsentative Meinungsbildung noch schwieriger als innerhalb der einzelnen Verbände, hatte man schon im November 1996 festgehalten. An der Präsidentenkonferenz im Mai 1997 formulierten die Präsidenten der Kaderverbände den Bedarf nach einer starken, gemeinsamen Interessensvertretung. Daraufhin nahm eine paritätische Arbeitsgruppe der drei Verbände nach interner Absprache einen Statutenentwurf in Angriff mit dem Zweck, einen neuen «Kaderverband SBB mit neuen Strukturen» zu schaffen.

Auch die Anstellung einer «Teilzeit-Sekretariatskraft» erachtete die Arbeitsgruppe als notwendig. Die damit verbundenen finanziellen Implikationen setzten sowohl eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge, als auch eine gewisse Anzahl Mitglieder voraus. Im Statutenentwurf von April 1998 hiess es dazu: «Zur soliden Verankerung des VKader (Arbeitsname des späteren Kaderverbands des öffentlichen Verkehrs) werden 3'500 Mitglieder als Ziel angestrebt. Um die finanzielle Basis zu sichern, ist der Mitgliederbeitrag gegenüber heute massiv zu erhöhen. Dies ist zur Professionalisierung unerlässlich». Am 28. November 1998 fand die Gründungsversammlung des Kaderverbands des öffentlichen Verkehrs (KVöV) statt. Der Oltener Verband löste sich damit nach 91-jährigem Bestehen auf. Die Gdl übernahm die Mitglieder des VIA, der zu diesem Anlass ebenfalls aufgelöst wurde. Fortan begrüsst sie auch Absolventinnen und Absolventen von Fachhochschulen in ihren Reihen und bestand zwischenzeitlich als Fachgruppe innerhalb des KVöV weiter, wobei die Gdl-Mitgliedschaft die KVöV-Mitgliedschaft implizierte.⁵ Das gewerkschaftliche Engagement der Gdl selbst fand damit ein Ende. Denn die Wahrung der Interessen der Kader war fortan Aufgabe des neuen Verbands, dessen zentrale Positionen – jenes des Kopräsidiiums – mit Christoph Lienert und Ulrich Linsi zwei Gdl-Mitglieder besetzten.

Einerseits verfügte die Gdl alleine über ein unzureichendes politisches Gewicht, um erfolgreich die personalpolitischen Anliegen ihrer Mitglieder zu vertreten. Andererseits nahm der Koordinationsaufwand zu, was eine Konzentration der gewerkschaftlichen Kompetenzen und ein bezahltes Sekretariat nötig machte. Selbst für eine Teilanstellung einer Sekretariatskraft musste aber eine kritische Masse an Mitgliederbeiträgen eingenommen werden, ohne welche die Gesellschaft nicht in der Lage gewesen wäre, die entstehenden Kosten zu decken. Diese Rahmenbedingungen sprachen eindeutig für eine engere Zusammenarbeit der Gdl mit den anderen SBB-Kaderverbänden. Nur so konnten die personalpolitischen Anliegen weiterhin mit Erfolg vertreten werden. Die Auslagerung der gewerkschaftlichen Aktivitäten fand zudem auch bei den relativ zahlreichen Mitgliedern Zustimmung, die sich ohnehin nicht mit der gewerkschaftlichen Seite der Gesellschaft befreunden konnten.

Eine Fusion mit dem VIA implizierte jedoch eine Lockerung der Aufnahmebedingungen und das war nicht ganz unproblematisch. Denn die Abgrenzung gegenüber Nichtakademiker/innen hatte die GdI bis dahin ausgezeichnet. Während der ersten Vereinsjahre waren weder die soziale Stellung noch der Bildungsgrad für die Aufnahme in die Gesellschaft ausschlaggebend. Die Abgrenzung erfolgte vielmehr über die formale Ausbildung und den Berufsstand. In diesem Sinne grenzte man sich ursprünglich nicht ausdrücklich in einem hierarchischen Sinn ab. Doch spätestens mit der Ausweitung der Mitgliedschaft auf alle Akademiker/innen der Bundesbahnen veränderte sich dieses Kriterium. Nun war nicht mehr der Berufsstand des Ingenieurs für die Aufnahme ausschlaggebend, sondern die Tatsache, ob der Kandidat ein abgeschlossenes Hochschulstudium vorweisen konnte oder nicht. Bis in die Neunzigerjahre hielt sich die Auffassung, dass Fachhochschulabgänger/innen diese Bedingung nicht erfüllten. Diese enge Abgrenzung stand nun aber im Zielkonflikt mit dem Anspruch der Gesellschaft, die personalpolitischen Anliegen ihrer Mitglieder effizient zu vertreten – zudem hatten die ehemaligen HTL durch den Fachhochschulstatus eine bildungspolitische Aufwertung erfahren. Die GdI musste daher einen Mittelweg finden, der es ermöglichen sollte, den Interessenskonflikt zwischen dem Willen nach Profilierung als Fachverband, der Aufrechterhaltung eines gewissen Ausbildungsniveaus und der Einbusse von gewerkschaftlichem Einfluss zu lösen. Dieser Mittelweg bestand nun just darin, die Mitgliedschaft auf Fachhochschulabsolventinnen und -absolventen – also ehemalige bzw. potenzielle VIA-Mitglieder – auszuweiten und die gewerkschaftlichen Aufgaben in einen «professionalisierten» und gewichtigen Kaderverband – den KVöV – auszulagern.

Keine abgeschlossene Elite

Aufgrund der wiederholten Erweiterungen der Zulassungskriterien lässt sich die GdI auch vor diesem Schritt nicht ausschliesslich als abgeschlossener Elitenverband verstehen. Nach dem langjährigen GdI-Mitglied und jetzigen Mitglied des Redaktionsteams der GdI-Homepage Urs Wili war im Gegenteil die Öffnung gegenüber Fachhochschulabgänger/innen, der Zuzug frischer Kräfte und die Erschliessung neuer Interessentenkreise eine wichtige Bereicherung für die Gesellschaft. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob der viel gerühmte Zusammenhalt der GdI nicht auch von gewissen Zwängen herrührte. In der Vergangenheit seien junge Akademikerinnen und Akademiker «systematisch» gefragt worden, ob sie nicht der GdI beitreten wollten, erinnern sich langjährige GdI-Aktive. Ortspräsidenten beobachteten die SBB-Eintritte von Akademikerinnen und Akademikern und versuchten, diese als Mitglieder zu gewinnen. Nichtmitglieder seien tendenziell als Aussenseiter wahrgenommen worden. Gemäss weiteren Aussagen dürfte eine GdI-Mitgliedschaft zumindest in einzelnen Fällen auch die Beförderung begünstigt oder eine Voraussetzung dazu gebildet haben. 1983 waren gemäss Robert Kalts Rückblick aus dem Jahr 1985 von den 330 Akademiker/innen, welche die SBB beschäftigten, deren 306 aktiv bei der GdI. Ein solch hoher Organisationsgrad könnte auf einen gewissen Erwartungszwang hinweisen. Es ist immerhin plausibel, anzunehmen, dass ein gewisser Gruppenzwang zumindest solange spielte, als die GdI ein reiner SBB-Verband war. Die Öffnung der GdI und die Auslagerung der gewerkschaftlichen Funktionen waren der erste Schritt zu einer Neuorientierung der Gesellschaft,

die bis 2004 andauern sollte. Kurz vor der Teilrevision der GdI-Statuten von 1999 trat auch das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 in Kraft. Dieses besiegelte die umfassende Unternehmensreform der SBB. Die SBB wurden vom Bundesregiebetrieb in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft umgewandelt, was einer formellen Privatisierung gleichkam, obschon der Bund materiell die Mehrheit des Aktienpaketes besass. Zwischen 1991 und 1999 war die Anzahl Angestellter der SBB von 38'419 auf 29'202 gesunken. Durch diesen Stellenabbau – abgewickelt hauptsächlich über natürliche Abgänge und den zitierten «Contrat Social» – wurde auch das mittlere Kader «dezimiert», wie langjährige Beobachter feststellen konnten.

Quo vadis, GdI?

Bis 1998 schlug sich der SBB-Stellenabbau nicht in den GdI-Mitgliederstatistiken nieder. Die Mitgliederstatistik wies im Gegenteil seit 1985 einen steigenden Trend auf. Vor der Fusion mit dem VIA zählte die GdI knapp 600 Mitglieder. Durch den Zusammenschluss schnellte diese Zahl zwischenzeitlich auf über 1100 hoch. In den ersten Jahren unmittelbar nach der Fusion sank die Mitgliederzahl jedoch dramatisch. Die Dezimierung des mittleren SBB-Kaders dürfte damit doch noch ein Stück weit ihre Wirkung auf den GdI-Mitgliederbestand entfaltet haben. Allerdings hatte diese Entwicklung auch noch einen weiteren Hintergrund, indem den Pensionierten, bis anhin so genannte Freimitglieder, neu ebenfalls die Mitgliedschaft in Rechnung gestellt wurde. Ein Teil des ausgeschiedenen SBB-Kaders betätigte sich fortan in neuen Branchen. Unter dieser Entwicklung litt auch der Branchenverband. Einzelne Bahnakteure führen diese Abnahme zusätzlich zum Personalabbau auch auf eine abnehmende Bindung der Belegschaft an die SBB zurück. Wenn man «früher» der SBB beitrug, sei man Eisenbahner gewesen und hätte sich bis zur Pensionierung als ein solcher gefühlt. Dieses Solidaritätsgefühl sei Ende der 1990er-Jahre nicht mehr vorhanden gewesen, meint etwa der ehemalige Zentralpräsident Reto Danuser. Die Bahn sei wie «irgendein Arbeitgeber» geworden, den man «wie ein Hemd» wechsele. Anderen Aussagen nach wurde ein Engagement in der GdI im Laufe der Neunzigerjahre von den SBB immer weniger honoriert. So erhielten die Angestellten keinen Urlaub mehr, um an den GdI-Fachtagungen teilzunehmen. Für Ausflüge stellten die SBB keine eigenen Wagen mehr zur Verfügung. GdI-Massensendungen konnten nicht mehr als SBB-Dienstpost verschickt werden. Diese Formen der Quersubventionierung waren nun verpönt. Dies hat in der Einschätzung von GdI-Insidern viele Mitglieder entmutigt, sich weiterhin in der GdI zu engagieren. Doch ab 2001 stabilisierten sich die Mitgliederzahlen allmählich. Über einen längeren Zeitraum betrachtet, war die GdI nicht nur wegen der Fusion mit dem VIA deutlich gewachsen. Zählte sie 1990 noch gut 550 Mitglieder, waren es jetzt stolze 930. Möglicherweise zeigt sich gerade in Zeiten der beruflichen Neuorientierung die sozialisierende Funktion der Gesellschaft am eindrucklichsten. Einmal aus den SBB ausgetreten, haben sich viele Mitglieder in der GdI erst recht aufgehoben gefühlt, so die Einschätzung langjähriger GdI-Aktiver. Denn in diesem Rahmen konnten sie weiterhin das Ansehen geniessen, das sie sich im Betrieb erarbeitet hatten. Hier konnten sie weiterhin ihre langjährigen Freundschaften und Kontakte pflegen – hier fühlten sich «daheim».

Trotz der insgesamt erfreulichen Entwicklung des Mitgliederbestandes beklagte man sich nach der Jahrtausendwende zunehmend über bescheidene Teilnehmerzahlen an gesellschaftlichen Anlässen und über Vakanzen in wichtigen Führungsgremien. Besorgniserregend war vor allem die Situation in der Ortsgruppe Lausanne. Der dortige Vorstand musste neu formiert werden. Im Kreise der Zurücktretenden wurde die Notwendigkeit der Gesellschaft offen in Frage gestellt. Solche ungelöste Fragen hätten die Motivation der zurücktretenden Vorstandsmitglieder untergraben, analysierten die Nachfolger/innen. «A ce jour [...] la motivation est extrêmement basse», hiess es denn auch im Jahresbericht 2001 der Ortsgruppe Lausanne, der im Bulletin vom Juli 2002 abgedruckt ist. Die Tätigkeiten in Lausanne mussten zwischenzeitlich gar ganz eingestellt werden. Noch im Juli 2003 hiess es dazu im Gdl-Bulletin: «Die Situation der Gdl präsentiert sich momentan schwierig. Bedingt durch die Umstrukturierungen der SBB, wohl auch aufgrund allgemein veränderter gesellschaftlicher Verhältnisse, ist die Bereitschaft zu einer aktiven, ehrenamtlichen Mitarbeit im Vorstand gesunken. Diese Entwicklung stellt das Überleben der Gdl in Frage». Das Thema wurde an den Zentralvorstandssitzungen wiederholt besprochen. Als Mitte 2002 der damalige Zentralpräsident Bernard Joos die SBB verliess, blieb selbst das Zentralpräsidium ein Jahr lang vakant. Die Entwicklung sei «krisenhaft», die Situation «unhaltbar», stellten die Zentralvorstandsmitglieder der Gdl in den Jahren 2003 bis 2005 fest. Bernard Joos hatte noch vor seinem Rücktritt die Arbeitsgruppe «Zukunft Gdl» ins Leben gerufen und diese mit der Aufgabe betraut, zu analysieren, wie gut die damalige Gdl «bezüglich Angebot und Struktur» den Bedürfnissen der Mitglieder entspreche. Anhand dieser Erkenntnisse sollte die Arbeitsgruppe neue Orientierungsmöglichkeiten für die Gesellschaft skizzieren. In einer von der Arbeitsgruppe durchgeführten Umfrage vom Sommer 2002 mit einer Rücklaufsquote von 33% äusserten sich 80% der Antwortenden gegen eine Änderung von Ziel und Zweck der Gesellschaft. Etwa 70% äusserten sich gegen eine zusätzliche Öffnung der Gdl gegenüber weiteren Ausbildungswegen. Eine Mehrheit befürwortete die Abschaffung des Assoziierten-Status. Unter den Assoziierten wurden bis 2004 solche Mitglieder gezählt, die nicht bei den SBB angestellt waren. Die Umfrage ergab unter anderem auch, dass zahlreiche Mitglieder trotz aller Zentralisierungstendenzen ungern dazu bereit waren, ihre Ortsgruppe zu wechseln. Der Bericht der Arbeitsgruppe vermutet «sprachliche Gründe» dahinter. Bei der krisengeschüttelten Ortsgruppe Suisse occidentale/Valais äusserten 36% der Antwortenden solche Sorgen. Als Beweggründe für die Teilnahme an den Anlässen wurden aufgezählt: «Die Gelegenheit, Freunde und Kollegen zu treffen, das technische Interesse sowie die Information aus anderen Diensten». Die Nichtteilnahme an Anlässen erklärten die Mitglieder mit Zeitmangel. Keine Mehrheit, vor allem unter den älteren Gdl-Mitgliedern, fand der vorgeschlagene Zusammenschluss mit dem KVöV. Doch von den 30- bis 50-Jährigen befürworteten immerhin 46% einen Zusammenschluss. Das Verhältnis zum KVöV wurde daher besonders intensiv diskutiert, wie auch aus der Korrespondenz der Arbeitsgruppe im Sommer und Herbst 2002 hervorgeht.

An der Generalversammlung vom 14. Juni 2003 wurde der Gesamtvorstand damit beauftragt, innert eines Jahres einen Vorschlag für die strategische Neuausrichtung und eine funktionsfähige Organisationsstruktur auszuarbeiten. Sämtliche Schlüsselpositionen seien zu besetzen. Gelingen das nicht, so werde der Gesamtvor-

stand an der Generalversammlung 2004 die «Auflösung der Gdl» beantragen. Daraufhin entwickelte die Arbeitsgruppe vier Varianten. Die erste Variante beinhaltete eine sanfte Evolution. Eine weitere sah die Neuausrichtung der Gesellschaft vor. Im Weiteren wurde eine Neupositionierung gegenüber dem KVöV oder als Alternative schliesslich eine Fusion mit diesem vorgeschlagen, was einer Auflösung der Gdl gleichgekommen wäre. Gegen Ende des Jahres 2003 nahm die Arbeitsgruppe nach internen Vorabklärungen die Statutenrevision in Angriff. Anlässlich der Generalversammlung vom 26. Juni 2004 wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppe präsentiert. Nach eingehender Diskussion votierten die stimmberechtigten Mitglieder für die Variante «Neuausrichtung» der Gdl mit den entsprechenden Statuten. Die Gdl sollte fortan «DIE Wissens-, Innovations- und Kontaktplattform im öffentlichen Verkehr werden». Neu sollten auch Mitglieder «aus dem gesamten Kreis des öffentlichen Verkehrs (und nicht nur innerhalb der SBB)» angeworben werden. Seit 2004 dürfen daher auch Mitarbeiter/innen von weiteren Unternehmen und Planungsbüros, die im Bereich des öffentlichen Verkehrs tätig sind, der Gdl beitreten. In der Folge gab sich die Gesellschaft auch einen neuen Namen. Aus der «Gesellschaft der Ingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen» wurde die «Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs». Neu führte man für Einzelmitglieder grundsätzlich nur noch eine Mitgliederkategorie. Damit wurden auch pensionierte und assoziierte Mitglieder der Gdl stimmberechtigt. Auch die Aufnahme von Mitgliedern honoris causa war von diesem Zeitpunkt an möglich.

Zudem wurde eine Neupositionierung gegenüber dem KVöV beschlossen. Die Gdl war fortan nicht mehr ein Fachverband innerhalb des KVöV. Zahlreiche Mitglieder hätten sich daran gestört, einer Gesellschaft mit gewerkschaftlichem Charakter anzugehören. Dass man die Gdl wieder vom KVöV getrennt habe, sei auf dieses Unbehagen zurückzuführen, lautet die Ansicht eines Interviewpartners für den vorliegenden Beitrag. Nach der Generalversammlung 2004 folgte die Neukonstituierung des Zentralvorstandes. Das Amt des Zentralpräsidenten wurde neu auf zwei Kopräsidenten aufgeteilt. Auch die künftige Zusammenarbeit mit dem KVöV wurde geregelt, indem einer der Gdl-Kopräsidenten fortan Einsitz in die Geschäftsleitung des KVöV nahm. Ganz die Finger von personalpolitischen Anliegen zu lassen, vermochte die Gdl jedoch nicht. Die Zusammenarbeit blieb denn auch «gut und eng». So engagierten sich die beiden Organisationen gemeinsam in den Neuverhandlungen der Fahrvergünstigungen für das Personal, wie das Bulletin im April 2007 berichtete. Ab 2004 fanden auch die nationalen gesellschaftlichen Anlässe wieder regelmässig statt. Die Auslandsexkursionen, die Verleihungen der «Goldenen Schiene», aber auch die Pensioniertenausflüge waren von der vorübergehenden Krise ohnehin nicht tangiert worden und fanden wie gehabt statt. Im Laufe der nachfolgenden Jahre beruhigte sich die Lage allmählich auch in der Ortsgruppe Lausanne. Das Bulletin hielt im April 2005 denn auch fest, die Annahme der neuen Statuten im Juni 2004 habe «neuen Schwung in die Gesellschaft gebracht». Die Öffnung gegenüber Angestellten anderer Bahnen und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs erwies sich als Erfolg. Die neuen Mitglieder waren gemäss Auskunft von Gdl-Aktivist*innen bald gut integriert und in den unterschiedlichen Ausschüssen vertreten. Im Oktober 2005 wurde der eigene Internetauftritt aufgeschaltet. Und die Kontakte zur Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV) wurden weiterhin rege gepflegt. So nahm die Gdl

auf Wunsch der UEEIV im Jahr 2006 zur Einbindung der Transrapid-Schwebebahn in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz Stellung. In den Folgejahren organisierten die Ortsgruppen eine beachtliche Anzahl regionaler und nationaler Anlässe. Die Anzahl Teilnehmer/innen war erfreulich hoch, obwohl sie, was die Ortsgruppen- und Generalversammlungen betrifft, insgesamt gesunken war. Die Auslandsexkursion 2007 nach Grossbritannien war wenige Tage nach dem Versand der Unterlagen ausgebucht und auch die Pensionierten-Ausflüge wurden gut besucht.

Eine neuorientierte GdI blickte mit frischen Kräften in eine neue Zukunft und die Zeichen standen gut. Doch wie sieht diese Zukunft aus? Welche Aufgaben stehen an? Verschiedene interviewte Mitglieder weisen auf die Wichtigkeit des Nachwuchses hin. Nur so sei es möglich, den Fortbestand der Organisation zu sichern. Junge Mitglieder können vom Wissensschatz einer traditionsreichen, gefestigten und dennoch aufgeschlossenen Gesellschaft profitieren. Andererseits sind zahlreiche Mitglieder, die aus verschiedenen Gründen aus der Bahn austreten, nicht mehr in der Lage ihre spezifischen Kenntnisse im neuen Umfeld ausschöpfend anzuwenden, was teilweise auch mit dem Verlust des Ansehens verbunden ist. Genau darin liegt aber auch das Potenzial sowohl der Gesellschaft als auch der betroffenen Mitglieder: Die GdI kann von diesem Know-how profitieren, indem sie das Gefäss bietet, worin dieses Know-how erhalten bleibt und wo es mitgeteilt wird. Im Gegenzug bleibt dadurch das Ansehen dieser Mitglieder erhalten. Insgesamt, so der Eindruck langjähriger Aktiver, steht die GdI heute mitten im Spannungsfeld zwischen dem Trend zur Individualisierung und zur Auflösung von hergebrachten sozialen Bindungen einerseits und der Suche nach Halt und Identifikation, wie sie in Umbruchs- und Krisenzeiten stets wichtiger werden, andererseits. Mit dem Entscheid, ihr 100-Jahr-Jubiläum festlich und mit einem Blick in die Vergangenheit zu begehen, beweist die GdI Geschichtsbewusstsein. Das zeigen auch die Erwartungen, welche die zu diesem Zweck eingesetzte Arbeitsgruppe im Juli 2008 an das Projekt einer Festschrift richtete: «Eine Schrift, die im Rückblick beleuchtet, [...] wie im Laufe der Zeit das Verhältnis zwischen der GdI und den (anderen) Gewerkschaften war, wie der soziale Status/Stand [...] der Mitglieder war [...], wie sie sich geöffnet hat und heute dasteht und auch zeigt, wohin sie sich entwickeln will, wie sie Einfluss nehmen will, was sie von der Zukunft erwartet, wäre wohl ein interessantes Projekt.» Ob sich aus einem Rückblick zwingende Schlüsse auf die Zukunft herleiten lassen, ist zwar fraglich. Doch das Kapital der GdI besteht aus den Erfahrungen ihrer Mitglieder bzw. aus der Möglichkeit, diese Erfahrungen über Altersgrenzen und über organisatorische Nahtstellen hinaus auszutauschen, zu erhalten und in den Dienst des öffentlichen Verkehrs zu stellen. In diesem Sinne lässt sich auf eine Aussage der Arbeitsgruppe «Zukunft GdI» aus dem Jahr 2003 verweisen, die lautete, man solle die «Argumente für die Weiterentwicklung der GdI aus der Vergangenheit nehmen».

Anmerkung:

Dieser Beitrag fusst auf einer umfangreichen Sichtung der Ordner 1984–1991, 1992–1999 sowie 2000–2008 des GdI-Archivs in Bern, insbesondere der Protokolle, Aktennotizen und Korrespondenzen des Zentralvorstands.

Weiter wurden auch Dokumente aus der Frühzeit der GdI (Ordner 1910–1917 und 1937–1949) für die Analyse und Einbettung berücksichtigt. Für den Untersuchungszeitraum der letzten 25 Jahre wurden die GdI-Bulletins seit 1987 und die Akten von GdI-Arbeitsgruppen im Zusammenhang mit den Reorganisationen und Reformen der 1990er-Jahre ausgewertet (Schachtel KVöV: Mappe GOV = VKader, Mappe IG SBB Kader, Ordner IG Kader, Schachtel Entwicklung GAV – Vernehmlassung Bundespersonalgesetz – KVöV ab 1998 – Umwandlung PHK, Ordner Arbeitsgruppe Zukunft GdI 2002–2005).

Von Urs B. Wili erhielt der Verfasser zudem die Resultate einer Mitgliederumfrage vom Sommer 2002. Substantiell ergänzt wurde dieses Studium der schriftlichen Quellen durch mehrere Interviews mit Reto Danuser, Thomas Kauer, Werner Neuhaus und Urs B. Wili, die zwischen April 2009 und Februar 2010 stattfanden.

Für den historischen Hintergrund und die Entwicklung der SBB in der umrissenen Zeit wurde namentlich die folgende Literatur konsultiert:

Hürlimann, Gisela. Die Eisenbahn der Zukunft, Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955–2005, Zürich 2007.

Kalt, Robert. Historischer Rückblick, in: Gesellschaft der Ingenieure der SBB (Hg.), 75 (Festschrift zum 75. Jubiläum der GdI), 1985, S. 7–12.

¹ So hält etwa der Jahresbericht des Vereinsjahres 1991/92 zu den Tätigkeiten des Zentralvorstandes fest: «Führung und Zusammenarbeit lässt grüssen!».

Vgl. dazu: GdI-Archiv, Ordner GdI/AdI 1992–99 Zentralvorstandssitzungen, Bericht des Zentralvorstandes über das Jahr 1991/92 an der GV in Delémont am 13. Juni 1992.

² Adi bzw. ADI ist das französische Kürzel für «Association des ingénieurs des CFF» bzw. «Association des ingénieurs des transports publics».

³ Gespräch mit Reto Danuser vom 21. Juli 2009.

Vgl. dazu auch GdI-Archiv, Schachtel Entwicklung GAV – Vernehmlassung Bundespersonalgesetz – KVöV ab 1998 – Umwandlung PHK, Brief der Personaldirektion GAV für das SBB-Personal: Ideenskizze aus der Sicht der Direktion Personal an die Personalverbände der SBB.

Vgl. auch Ordner IG Kader, Die Zukunft der Kaderverbände der SBB. Kurzbericht zu Händen der Mitglieder der GdI als Grundlage für die Meinungsumfrage vom 10. Oktober 1997.

⁴ Als vages Vorbild für eine neue, gewichtige Kaderrepräsentanz wurde unter anderem auch das französische «Syndicat National des Cadres Supérieures» (SNCS) genannt. Dieses sei «sehr stark» und verfüge über eine eigene Streikkasse.

Vgl. dazu: GdI-Archiv, Ordner GdI/AdI 1992–99 Zentralvorstandssitzungen, handschriftliche Notizen zur Sitzung vom 29. Januar 1997.

⁵ GdI-Archiv, Ordner GdI/AdI 1992–99 Zentralvorstandssitzungen, Schreiben von Bernard Joos an die Mitglieder der GdI von Anfang Januar 1999.

Vgl. auch: Kaderverbände: aus 3 mach 1, in: SBB Zeitung 12/98. S. 27.

Zukunft(sfähige) Gdl. Die erfolgreiche Reorganisation unserer Gesellschaft

THOMAS KAUER

Nach der auch im Artikel von Claudio Marongiu geschilderten Gründung des KVöV hatte zwar die Gdl am 1.1.1999 die Mitglieder des VIA aufgenommen. Sie fungierte jedoch nur noch als Fachgruppe innerhalb des KVöV, und die Mitgliedschaft in der Gdl war an diejenige im KVöV gebunden. Die Idee, dass der KVöV nur gewerkschaftlich tätig würde und die Gdl gesellschaftlich, konnte nicht durchgezogen werden, da viele KVöV-Mitglieder nicht die Möglichkeit hatten, Gdl-Mitglied zu werden. Symptomatisch sank die durchschnittliche Teilnehmerzahl an den Veranstaltungen und die Rekrutierung für die Vorstandsposten bereitete immer mehr Mühe, so dass die Ortsgruppe Westschweiz/Wallis sogar ihre Tätigkeit ruhen lassen musste. Im Herbst 2001 wurde eine Arbeitsgruppe «Zukunft Gdl» eingesetzt, die die Ursachen durchleuchten und Vorschläge für eine zukunftssträchtige Reorganisation liefern sollte. In einer ersten Phase im Jahr 2002 wurden mittels eines umfangreichen Fragebogens die Meinungen und Bedürfnisse der Mitglieder abgeholt und ausgewertet. Dabei zeigte sich die Bedeutung der Veranstaltungen für die Mitglieder der Gdl.

Der Auftrag der Generalversammlung vom 14. Juni 2003 lautete wie folgt:

— Beauftragung des Gesamtvorstandes, innert einem Jahr einen Vorschlag für die strategische Neuausrichtung und eine funktionsfähige Organisationsstruktur mit entsprechenden Anpassungen der Statuten auszuarbeiten und der Generalversammlung 2004 zu unterbreiten.

— Kenntnisnahme, dass innert einem Jahr sämtliche Schlüsselpositionen (Co-Präsidium, Kassier, Sekretär) besetzt werden müssen. Gelingt dies nicht, so wird der Gesamtvorstand an der GV 2004 die Auflösung der Gdl beantragen.

In einer zweiten Phase ab Herbst 2003 ging es in geänderter Zusammensetzung um das Generieren und Bewerten von Gestaltungsvorschlägen für die Zukunft inklusive neuer Statuten. Als Ausgangssituation wurde dabei festgehalten, dass

- der Verein mit seinen Mitgliedern über ein Potenzial und Wissen verfügt, welches weite Teile des öffentlichen Verkehrs abdeckt;
- das Umfeld sich sowohl bei den Transportunternehmen als auch bei den Organisationen rasch ändert und die Fähigkeit, sich horizontal zu vernetzen, entscheidend wird;
- die Gdl Probleme mit der Zielgruppenorientierung und der KVöV eine unklare Positionierung hat;
- eine zukunftsfähige Strategie auf den Stärken aufbauen und die Chancen des Umfelds nutzen sollte.

Systematisch wurden im Folgenden Entwicklungsvarianten untersucht, darunter eine Fokussierung auf Kernkompetenzen oder auch die Diversifizierung. Die Bewertung erfolgte dann nach den Kriterien:

- Ist die Vision kommunizierbar?
- Ist sie einmalig und innovativ?
- Werden Stärken der GdI gefördert und erkannte Schwächen behoben?
- Wie viele Ressourcen (Mitglieder und Führung) werden für die Umsetzung benötigt?

Als Bestvariante wurde die Positionierung der GdI als Wissens- und Kontaktplattform identifiziert. Dies entsprach zwar keiner radikalen Änderung, aber einer Gleichstellung der Mitglieder ausserhalb der SBB und der Pensionierten, sowie einer Loslösung vom KVöV.

Ausserdem wurden einige Grundpfeiler beschlossen, die neben den neuen Statuten die Richtung vorgeben sollten. Ein Auftritt im Internet – siehe dazu den Beitrag von Thomas Schmid – gehörte ebenso dazu wie eine Vorgabe für die regelmässigen Veranstaltungen. Die Vorbereitung der neuen Statuten gelang rechtzeitig auf die GV 2004 in Brig, wo sie mit grossem Mehr angenommen wurden. Sehr konsequent wurden dann die organisatorische Loslösung vom KVöV und der Aufbau des Internetauftritts umgesetzt. Mit neuem Elan und einem Kopräsidium gelang der ‹Turnaround›.

Einige Vorschläge harren jedoch bis heute noch der Umsetzung: So ist es weder zu einem regelmässigen Ball gekommen, noch stehen die Veranstaltungen unter einem gemeinsamen Thema und auch Seminare oder Workshops stehen noch aus. Und erneut verlief die Suche nach einem neuen Namen im Sande. Insgesamt kann man jedoch sagen, dass die Arbeitsgruppe ‹Zukunft GdI› dazu beigetragen hat, dass wir heute das 100-jährige Jubiläum feiern dürfen.

www.gdi-adi.ch

Entstehungsgeschichte der und Erwartungen an die Gdl-Website

THOMAS SCHMID

Ob ich als «geistiger Vater der Gdl-Homepage» einen Text zu deren Entstehungsgeschichte schreiben könnte? Ja, ich schreibe gerne etwas dazu. Aber die oben genannte ehrenvolle Bezeichnung verdiene ich nicht. In Tat und Wahrheit waren mehrere an der Idee und Umsetzung beteiligt.

Im Rahmen der Ausgestaltung der Stossrichtung «öV Wissens-, Innovations- und Kontaktplattform» wurden bereits im Jahr 2004 erste Ideen zur Gdl-Homepage durch die Arbeitsgruppe Zukunft Gdl konkretisiert. Mit der neu hinzuzufügenden Internet-Plattform sollten Dienstleistungen für die Mitglieder wie z.B. das Mitgliederverzeichnis oder eine Datenbank mit Suchfunktionen über Wissens- und Erfahrungsbereiche der Mitglieder angeboten werden. Öffnung, Unternehmensunabhängigkeit und Vernetzung von Menschen und Wissen im öV über organisatorische Bruch- und Nahtstellen hinweg, das waren die vitalen Ideen zur Neupositionierung der Gdl und sozusagen die strategischen Leitlinien für die Gdl-Homepage.

In Josef Bürgi von der Firma Webuse fanden wir professionelle Unterstützung für die Umsetzung unserer Ideen. In beeindruckender Weise setzte er die hohen Anforderungen mit einem Content Management System (CMS) um. Es musste über Aufbau, Design (das von Webuse vorgeschlagene Design fand bald als Logo und Briefkopf der Gdl eine weitere, damals nicht vorgesehene Verwendung) und Navigation entschieden und die Anbindung der Mitgliederdatenbank vorbereitet werden. Auch die zukünftigen Betreiber wurden in die Geheimnisse des open-source CMS TYPO3 eingeweiht und in der Anwendung geschult, die Mitglieder aus Datenschutzgründen aktiv in das Vorhaben mit einbezogen und die Mitgliederinformationen aktualisiert und ergänzt. Daria Martinoni, Hans Meiner, Hannes Maichle, Gabi Petermann von der Mutationsstelle und ich, welche im Vorhaben involviert waren, wurden recht gefordert.

Die Geburtsstunde der Gdl-Homepage lässt sich auf den 30. Oktober 2005 datieren. An diesem Tag sahen die Gdl-Mitglieder und die via www vernetzte globalisierte Öffentlichkeit erstmals das frische und neuartige Gesicht eines 95-jährigen Vereins, der zwei Jahre zuvor noch um seine strategische Ausrichtung und Zukunft gerungen hatte. Eine mehrmonatige Planungs- und Umsetzungsphase des Projektes «Internetauftritt» endete mit diesem Meilenstein.

Die Prozesse, Rollen- und Aufgabenverteilung wurden dann in der Betriebsphase weiter ausgestaltet. So wurde ein Gdl-Redaktionsteam gegründet, welches für die Aktualität der Inhalte besorgt ist und die Rolle eines Gdl-Webmasters geschaffen, der genügend technisches Verständnis mitbringt, um selbständig kleinere Veränderungen im CMS durchführen zu können.

Hat das moderne Kommunikationshilfsmittel und Informationssystem nun seinen Platz im Verein gefunden? Waren die strategischen Leitlinien, die Anforderun-

gen und Ziele zu hoch angesetzt? Oder muss das Projekt Gdl-Homepage rückblickend unter jene Kategorie der Informatik-Projekte eingeordnet werden, die mehr Überforderung als Unterstützung und Mehrwert bringen?

Ich surfe ein paar Minuten auf der Homepage. Ich finde Einladungen zu Veranstaltungen, Berichte zur Auslands excursion, Informationen über die Preisträger der «Goldenen Schiene», das aktuelle Bulletin sowie bisherige Nummern, eine Statistik über die Herkunft und Wissensgebiete der über 900 Mitglieder, die Kontaktdaten meiner Kolleginnen und Kollegen und vieles mehr. Meine Fragen weichen der Freude über das gelungene Unterfangen und das gesunde Bild der 100-jährigen Jubilarin.

Wahrlich genialis, audax, diligens et innovans, oder auf Deutsch: heiter, mutig, achtsam und erneuernd. Akronym, zusammengesetzt aus den Buchstaben, die sich nach dem Ausklammern aus unserem Logo ergeben: [Gdl-Adl]=[G-A]dl.

5

Die Bahn in der Schweiz von 1975 bis 2010. Krise und Wiedererstarben

ULRICH WEIDMANN

Wer zur Altersgruppe des Autors (geb. 1963) zählt, hat sein gesamtes bisheriges Berufsleben in einem Zustand tiefgreifender organisatorischer Umbrüche der Bahn zugebracht. Auch zum Zeitpunkt, in dem dieser Beitrag entsteht, gibt es zentrale offene Fragen. Der Rückblick auf die jüngere Vergangenheit setzt in jenem Moment ein, als diese virulent wurden, nämlich 1975. Etwa damals erreichte der öffentliche Verkehr der Schweiz seinen säkularen Tiefpunkt. Diese Krise führte innerhalb der GdI zur Gründung des Spinnerclubs und löste einige Handlungsstränge aus, welche die Bahn schliesslich zur Wiedererstarkung führen sollten.

Während Jahrzehnten hatten die SBB und einzelne Schweizer Privatbahnen zu den wenigen Bahnunternehmungen in Europa gehört, welche praktisch ausnahmslos knapp positive Rechnungsabschlüsse erzielten. Diese Situation fand in den frühen 1970er-Jahren ein Ende, getrieben durch stark steigende Kosten und einbrechende Erträge. Ab 1971 vermochten die SBB ihre Aufwendungen anhaltend nicht mehr mit Erträgen zu decken, und es setzte eine ununterbrochene Folge von stetig schlechteren finanziellen Resultaten ein. Zudem wurde die damalige westliche Welt von der schwersten Wirtschaftskrise seit dem 2. Weltkrieg heimgesucht. In der Folge wurde die allgemeine Situation für den öffentlichen Verkehr um 1975 immer kritischer. Nachdem der Marktanteil der Bahn in den Fünfzigerjahren erstmals die Grenze von 50 % unterschritten hatte, war er in raschen Schritten auf deutlich unter 20 % gesunken. Eine Marginalisierung im Reiseverkehr war absehbar. Beim Güterverkehr, der sich in der Hochkonjunktur der 1960er-Jahre noch gut gehalten hatte, brach der Transit nun ebenfalls zusammen.

Just zu diesem Zeitpunkt der frühen Siebziger wären einige zentrale Entscheidungen für die Zukunftsfähigkeit der Bahn reif gewesen, an deren Vorbereitung GdI-Mitglieder massgeblich beteiligt waren:

- Ab 1973 zeichnete sich ein Konsens zu Gunsten einer neuen Gotthard-Basislinie ab.
- Ebenfalls 1973 lag ein generelles Projekt für erste Abschnitte einer neuen Ost-West-Schnellbahn vor (spätere NHT).
- Seit 1972 bestand ein vollständiges Konzept für einen netzweiten Taktfahrplan.¹
- Schliesslich wurde 1973 auch das Projekt einer U- und S-Bahn-Zürich zur Abstimmung vorgelegt.

Die Entwicklung ging jedoch einen anderen Weg: Der Bundesrat sistierte den Entscheid über eine Alpentransversale. Die NHT stiess auf unüberwindbaren politischen Widerstand. Der Taktfahrplan wurde angesichts der allgemeinen Krisensituation und der erforderlichen Anlagenausbauten posteriorisiert. Und die U- und S-

Bahn Zürich scheiterte an der Urne. Die ganze Dramatik wird deutlich, wenn man sich den schweizerischen öffentlichen Verkehr unter der Annahme vorstellt, alle Grossvorhaben wären damals erfolgreich gewesen:

- Der Gotthard-Basistunnel könnte seit 2005 in Betrieb stehen.
- Zwischen Zürich und Bern würden die Züge seit 1995 über eine Hochgeschwindigkeitsstrecke verkehren, zwischen Bern und Genève seit 2000. Die Neubaustrecke Winterthur – St.Gallen stünde vor der Fertigstellung. Mit Fahrplanwechsel 2010 könnte die Fahrzeit St. Gallen – Genève auf 2 h 45' gesenkt werden.
- Die Ergänzung der NHT und der Gotthard-Basislinie zu einem Hochgeschwindigkeitskreuz St. Gallen – Genève / Basel – Milano wäre im Bau.
- Die S-Bahn Zürich stünde seit 1985 in Betrieb, die Linie 1 der U-Bahn Zürich seit 1990. Der Bau der U-Bahn-Linie 2 befände sich vor dem Abschluss. Nötig gewesen wären dazu lediglich einige mutige verkehrspolitische Entscheidungen. Die Realität von 1975 präsentierte sich indes anders.



Nicht nur bezüglich Autobahn-Ausbau orientierte sich die Schweiz am Ausland. 1947 durfte der Oberingenieur-Stellvertreter, Herr Habich, eine elektrotechnische Studienreise in die USA machen!

Phasen, Themen und Nicht-Themen

Ausgangslage und Themen

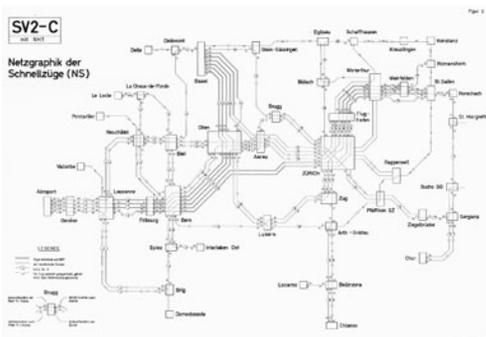
Ausgehend von dieser Situation um 1975 bildeten sich fünf markante Handlungsstränge heraus, welche die Weiterentwicklung der Bahn geprägt haben:

1. Von der Bahn 2000 zur Bahn 2030
2. Vom Gotthardbasistunnel zur Verlagerungspolitik
3. Vom Regiebetrieb zum Open Access
4. Von der gemeinwirtschaftlichen Leistung zum Bestellprinzip
5. Vom Bummelzug zur S-Bahn

Sie sollen im Folgenden nachgezeichnet werden. Abschliessend wird aber auch auf das Nicht-Thema der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs eingegangen, weil es für die Zukunft eine besondere Baustelle hinterlassen hat. Zahlreiche weitere Themen begleiteten die Akteure in dieser Zeitspanne. Auf sie kann aus Platzgründen nicht eingegangen werden. Der Autor hat sich aber die Freiheit einer persönlichen Priorisierung genommen.

Handlungsstrang 1: Von der Bahn 2000 zur Bahn 2030

Seit Beginn ihres Bestehens hatte sich bei den SBB ein Investitionsrückstau gebildet, der sich insbesondere mit der mangelhaften Ausfinanzierung des Regiebetriebes begründete. Das Dotationskapital war vollkommen unterdimensioniert und zudem unterlagen die SBB der Auflage, jährlich nicht mehr in neue Anlagen zu investieren, als sie selbst erwirtschaften konnten. In dieser Situation waren lediglich die Substanzerhaltung und minimale Anpassungen an neue Bedürfnisse möglich. Die Konsequenz aus dieser während mehr als achtzig Jahren währenden Situation war ein Rückstand des Netzes auf die gewandelten Bedürfnisse des Marktes und die Unmöglichkeit, die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse zu bewältigen. Dies führte zu einer Kaskade von Ausbauprojekten, an deren Anfang die Bahn 2000 stand, und welche mit ZEB und Bahn 2030 weitergeführt werden sollen. Von 1952 bis 1975 hat



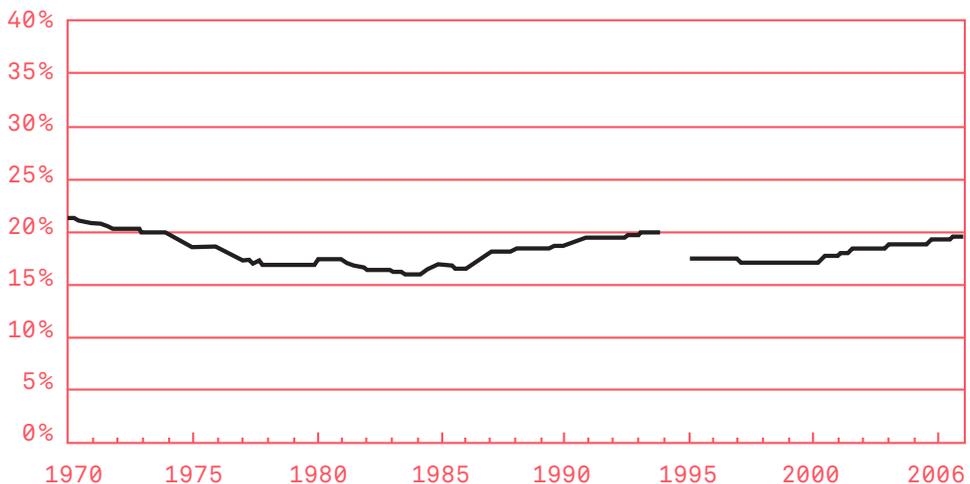
Vom Studienbüro Bau/Betrieb für die
GVK ausgearbeitete Netzgraphik für den
Planungsfall mit NHT

das legendäre Studienbüro Bau/Betrieb (und später noch als «Studienbüro Bau» und zuletzt als «Planung und Koordination») mit seinen Ingenieuren, die alle GdI-Mitglieder waren, sämtliche Grossprojekte bis hin zu Bahn+Bus 2000 federführend bearbeitet.²

Die Schweiz kennt keine Tradition des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Die Langstreckenverbindungen entstanden durch die Verknüpfung jener Strecken, welche die Vorgängergesellschaften der SBB erstellt hatten. Das schweizerische Bahnnetz entstand jedoch nicht nur fragmentarisch, ihm lag auch kein schlüssiger Gesamtentwurf zugrunde. Die Folge waren bescheiden trassierte Hauptstrecken, die sich eher an der Bedienung der Mittelzentren als an der schnellen Verbindung der Metropolen orientierten. Die Beförderungsgeschwindigkeiten blieben dadurch weit unter den Werten anderer europäischer Netze. Der Beschleunigungsbedarf war offensichtlich. Erste Ideenskizzen für eine Schnellbahn Zürich – Bern finden sich bereits 1947, blieben aber folgenlos. Die Konkurrenz durch das Auto blieb zunächst noch verhalten, kämpfte dieses doch mit den noch rückständigeren Infrastrukturen der alten Landstrassen. Mit starker Orientierung an Deutschland, Italien und den USA wurden die Pläne zum Aufbau eines schweizerischen Autobahnnetzes konsequent vorangetrieben und 1958 die entsprechende Ergänzung der Bundesverfassung genehmigt. Rasch gingen erste Abschnitte in Betrieb und bereits 1967 konnte man nahezu durchgehend auf der Autobahn von Zürich nach Bern gelangen.

Ab 1965 ging die Nachfrage im Personenverkehr der Bahn zurück, vor allem wuchs der Motorfahrzeugverkehr stark an.

Modalsplit im Personenverkehr:
Anteil öffentlicher Verkehr am gesamten
Personenverkehr auf Strasse und Schiene,
in Prozent der Personenkilometer



1995: Änderung der Erhebungsmethode

2006: provisorische Daten

Quelle: Bundesamt für Statistik

Zwischen 1967 und 1969 lancierten die SBB mehrere Projekte, um dieser Entwicklung zu begegnen. Die Ideen zur Beschleunigung des schweizerischen Ost – West-Bahnverkehrs hatten sich 1969 so weit konkretisiert, dass sie öffentlich präsentiert werden konnten. 1973 lag ein generelles Projekt für einen ersten Teilabschnitt vor. In der regionalen politischen Öffentlichkeit verstärkten sich aber die Zweifel an der Wünschbarkeit einer solchen Neubaustrecke. Die Aufnahme der Neuen Haupttransversale (NHT) in die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) von 1977 vermochte nicht darüber hinwegzutäuschen, dass das Projekt faktisch blockiert war.

Immer wieder haben sich GdI Fachveranstaltungen sich mit den beschriebenen verkehrspolitischen Vorgängen befasst. Ein Beispiel: Vortrag von und Diskussion mit Nationalrat Hürlimann am 23. Juni 1978 in Goldau über die GVK. Zahlreiche prägnante Schlagworte gehen auf Samuel Stähli zurück, der von 1975 bis 1980 die GdI präsidierte und auch vor- und nachher in der GdI sehr aktiv war:

- «Der Bevölkerung darf man nicht ein Bauprojekt, sondern muss man ein Angebotskonzept verkaufen». Dies führte von der NHT zur Bahn 2000.
- «So schnell wie nötig - nicht so schnell wie möglich», weil in unserem Netz gute Anschlüsse dem Reisenden, der meistens mehr als ein Verkehrsmittel benützt, mehr dienen als ein paar, bei der Fahrt gesparte Minuten, und weil das Verkürzen der Fahrzeit sehr hohe Infrastrukturkosten verursacht. Grundgedanke des Knotensystems Bahn 2000.
- «Die Reisezüge müssen dort halten, wo die Leute sind, nicht dort wo die Weichen stehen» beeinflusste die Reorganisation des Verkehrs auf Nebenlinien wie auch den Aufbau der S-Bahnen.

Die Vernehmlassung von 1983/1984 brachte schliesslich das vorläufige Ende der NHT, und 1984 verzichtete die SBB formell auf die Vision einer durchgehenden Schnellbahn. Sie startete dafür das Projekt Bahn 2000 mit dem Ziel einer flächendeckenden Verbesserung des Angebotes. An dieser Stelle wurden die Schnellbahn und der Taktfahrplan zu einer Einheit verschmolzen. Allerdings blieben die SBB trotz des Schwebezustandes bei der NHT nicht untätig: Bereits 1975 konnte die neue Heitersberglinie eröffnet werden, welche die Fahrzeit Zürich – Bern trotz ihrer zurückhaltenden Trassierung für 140 km/h von 90 auf 72 Minuten reduzierte. Es folgten 1980 die Flughafenlinie Zürich (nach Ideen von Oskar Baumann als Spange im Fernverkehrsnetz und nicht als Stichlinie), 1981 die Strecke Olten – Rothrist, 1983 die Schleife Sargans – Trübbach, 1987 die Flughafenbahn Genève und 1995 die Grauholzstrecke. Alle diese Projekte trugen bereits den Charakter einer inkrementellen Verbesserung des Netzes. Sie waren dort errichtet worden, wo sie den grössten Nutzen stifteten, und nahmen bereits einen wichtigen Grundgedanken von Bahn 2000 vorweg.

Eine Vorform des Taktfahrplans – wenn auch mit anderer Zielsetzung – findet sich bereits 1897 in Form des Kriegsfahrplans, der 1914 kurzzeitig sogar angewandt wurde. Ernsthafte zivile Studien gehen auf 1953 zurück. 1972 lag das berühmte Konzept der GdI vor. Die Umsetzung hätte indessen einer ausserordentlichen Anstrengung der Bahnen bedurft, wozu sie damals nicht in der Lage waren. 1982

konnte der Taktfahrplan schliesslich netzweit in Betrieb genommen werden, allerdings noch ohne kommerziellen Erfolg. Dieser stellte sich erst aus der Kumulation des Taktfahrplans mit den Tarifmassnahmen von 1987 ein.

Die Bahn 2000 traf den Zeitgeist ideal: Die ausgewählten Kernstücke der Schnellbahn brachten eine Beschleunigung der Ost-West-Verbindungen, der Taktfahrplan den netzweiten Nutzen. Dieser beschleunigte Taktfahrplan, der nach gut schweizerischer Manier allen einen Nutzen brachte, wurde zum Markenzeichen. Er passte aber auch perfekt in die Waldsterbe-Diskussion: Lanciert im Juni 1984 fand sich die Bahn 2000 bereits im November 1984 im Massnahmenpaket des Bundes gegen das Waldsterben wieder. Im Februar 1985 folgte die Sondersession der eidgenössischen Parlamente, die Waldsterbedebatte, und im Dezember 1985 veröffentlichte der Bundesrat die Botschaft zur Bahn 2000. Genau ein Jahr später wurde sie vom Parlament gutgeheissen, wiederum ein Jahr später, im Dezember 1987, von den schweizerischen Stimmberechtigten.

Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Bahn 2000 und das später behandelte Projekt AlpTransit voneinander komplett unabhängig. Die NEAT gemäss Alpentransitbeschluss setzte geographisch südlich an die Bahn 2000 an, was beispielsweise dazu führte, dass der Zimmerbergtunnel 1 als Bahn 2000-Objekt, seine Fortsetzung Zimmerbergtunnel 2 dagegen als NEAT-Projekt betrachtet wurden. Diese beiden streng getrennten Beschlüsse bildeten zunächst – für kurze Zeit – die verkehrspolitische Grundstruktur:

- West-Ost-Verkehr im Mittelland: Bahn 2000
- Nord-Süd-Verkehr durch die Alpen: Alpentransitbeschluss (NEAT)

Bei beiden Projekten zeigten sich schon kurz nach den jeweiligen Grundsatzbeschlüssen akute Finanzierungsprobleme. Bereits um 1990 wurde ersichtlich, dass die Bahn 2000 nicht zu den geschätzten Kosten zu realisieren war. Eine Redimensionierung wurde unumgänglich und 1993 in Form einer Etappierung, dem ersten wichtigen Schritt auf dem Weg von der Bahn 2000 zur Bahn 2030, vorgeschlagen. Die erste Etappe sollte mit den ursprünglich genehmigten Mitteln soviel Nutzen wie möglich erzielen. Eine zweite Etappe sollte anschliessend das Konzept zum Abschluss bringen. Diese erste Etappe wurde 1995 vom Parlament genehmigt. Als sich dann ähnliches auch bei den NEAT-Projekten abzeichnete, erging der Beschluss zur finanziellen Zusammenfassung aller Grossprojekte in einem Finanzierungsfonds, dem so genannten FinÖV-Fonds. Dieser fand schliesslich 1998 die Mehrheit der Stimmberechtigten.

Verkehrspolitisch sind mit Blick auf die aktuelle Situation folgende Sachverhalte wesentlich:

1. Bei der Entstehung und der ersten Beschlussfassung waren die Vorhaben Bahn 2000 und NEAT finanziell, terminlich und sachlich getrennt.
2. Die einzige sachliche Verbindung bestand darin, dass die NEAT-Vorlage offenbar eine vollständige (nicht etappierte) Bahn 2000 voraussetzte. Dies betrifft insbesondere die Neubaustrecke Basel-Olten, die mitsamt dem Wisenbergertunnel bereits im seinerzeitigen Bahn-2000-Gesamtkonzept figurierte.

3. Mit der Etappierung von Bahn 2000 wurde die NBS Basel-Olten gestrichen, ohne dass für den Nord-Süd-Verkehr eine Alternative formuliert worden wäre. Damit wurde gleichzeitig ein impliziter Bestandteil der NEAT herausgebrochen.
4. Mit der FinöV-Vorlage wurde zusätzlich eine finanzielle, indirekt auch eine zeitliche Abhängigkeit zwischen den beiden Vorhaben geschaffen. Eine sachliche Koordination fehlte indessen weiterhin.
5. Gleichzeitig wurde auch die NEAT etappiert, allerdings im Gegensatz zur Bahn 2000 ohne klare Absichtserklärung hinsichtlich der verschobenen Objekte.

Durch die Finanzierungsengpässe wurde zuerst ein wesentliches Teilstück der Nordzufahrt, der Wisenbergtunnel, gestrichen, und dann wurden die Streckenausbauten im engeren Perimeter (Arth-Goldau – Lugano) weitgehend eliminiert, eine wesentliche Beeinflussung des Handlungsstrangs 2 durch den Handlungsstrang 1.

In der weiteren Projektierung der Bahn 2000 erwiesen sich die Kosten- und Terminannahmen nun als realistisch. Schritt für Schritt konnten Elemente des Gesamtkonzeptes dem Betrieb übergeben werden. Den Anfang machte das Konzept P97, ein optimierter Personenverkehrsfahrplan, basierend auf Verkehrsmodellberechnungen und einer besseren Ausrichtung auf die Hauptverkehrsströme. Erstmals wurde dabei für einige Jahre die traditionelle Linie St. Gallen – Genève in Bern gebrochen und die Züge neu in Richtung Berner Oberland geführt. Zudem wurde zwischen Zürich und Bern der Halbstundentakt eingeführt. Im Zweijahrestakt folgten weitere Bausteine, so 1999 der Halbstundentakt Zürich – Luzern, 2001 die Neigezüge am Jurafuss und 2003 die Neubaustrecke Zürich – Thalwil. Konsequenterweise wurde auf das Prinzip der Aufwärtskompatibilität der Angebote geachtet, wonach sich jeder Angebotsausbau organisch ins spätere Gesamtkonzept eingliedern musste. Im Dezember 2004 schliesslich konnte mit der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist das Kernstück fertiggestellt werden.

Die Etappierung der Bahn 2000 ist untrennbar mit der Person von Pierre-Alain Urech verbunden, die Fertigstellung der ersten Etappe mit Paul Moser, beide GdI-Mitglieder. Noch nicht hinreichend funktionstüchtig war damals die Führerstandssignalisierung ETCS2, weshalb noch während zweier Jahre mittels der sogenannten Rückfallebene, einer Aussensignalisierung, und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h gefahren wurde. Finanziell und kommerziell war die erste Etappe der Bahn 2000 ein grosser Erfolg: Sie konnte deutlich unter dem Kostenvoranschlag abgeschlossen werden und übertraf die Nachfrageerwartungen.

Beim Etappierungsbeschluss von 1994 bestand die klare Absicht, auch eine zweite Etappe der Bahn 2000 zu realisieren. Dabei wurde allerdings bereits angedeutet, dass diese auch andere Stossrichtungen verfolgen könnte als den Bau der zurückgestellten Objekte. Insbesondere wurde verdeutlicht, dass ein neuer Jura-durchstich zwischen 2010 und 2020 erforderlich sein würde. Diese Neubaustrecke war bei der Optimierung der ersten Etappe erst in einer sehr späten Phase und nur aufgrund der finanziellen Vorgaben eliminiert worden. Angedacht wurden zudem eine Einbindung in die europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken und der Ausbau des Agglomerationsverkehrs. 1995 sollten die Planungsarbeiten zur Variantenwahl

des Juradurchstiches abgeschlossen sein und auf Ende der 1990er-Jahre wurde die Vorlage über die zweite Etappe in Aussicht gestellt.

Die planerischen Fortsetzungsarbeiten sowohl für den Juradurchstich wie für die 2. Etappe wurden Mitte der 1990er-Jahre an die Hand genommen, erwiesen sich aber als hindernisreich. Der Juradurchstich stiess auf Widerstände in den betroffenen Regionen. Die Arbeiten am Konzept der zweiten Etappe waren zunehmend mit Kompetenzdiskussionen konfrontiert. Entstanden die Ursprungsfassung der Bahn 2000 und die erste Etappe noch in einer Ära traditioneller Bahnstrukturen, so geriet die zweite Etappe zunehmend ins Umfeld neuer Betrachtungsweisen der Rolle der SBB respektive des Bundes. Mit der Bahnreform I von 1999 warfen die Handlungsstränge 3 und 4 ihren Schatten voraus und damit auch die Veränderung in der institutionellen Position der SBB. Es war im neuen Ordnungsrahmen nicht mehr selbstverständlich, dass die Planungshoheit bei den SBB zu liegen habe und innerhalb der SBB bei der Infrastruktur.

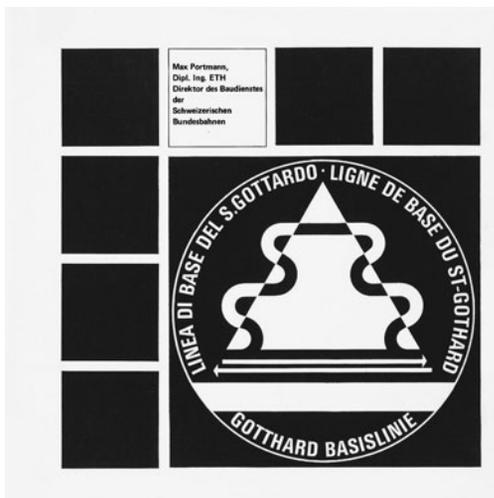
Dies hemmte den Planungsfortschritt. Im Parlament wuchs die Ungeduld über die zögerlich und unkoordiniert wahrgenommenen Arbeiten, und 2005 erteilte es den Auftrag, eine Gesamtschau zu Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben (FinöV) zu erarbeiten. Die entsprechende Botschaft vom Oktober 2007 sprach nun nicht mehr von Bahn 2000, zweite Etappe, sondern von der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB. Trotz dieser Umbenennung ist ZEB dem ursprünglichen Bahn 2000-Konzept wieder viel näher, als die in der Etappierbotschaft skizzierten Stossrichtungen, was auch mit dem engen Finanzrahmen von 5.4 Mia CHF zusammenhängen mag. Den einzigen wesentlichen Angebotsschritt wird die Fahrzeitverkürzung Bern – Lausanne/Olten – Biel – Lausanne um eine Viertelstunde bilden. Damit werden die ursprünglich geplanten Bahn-2000-Fahrzeiten und der Vollknoten Lausanne realisiert. Auf grosse Neubaustrecken wird verzichtet, dafür ist eine Vielzahl kleiner und mittlerer Netzanpassungen geplant. Das Parlament stimmte dem ZEB-Gesetz im März 2009 zu, sodass es im September 2009 in Kraft treten konnte – ein schöner Erfolg für ZEB-Leiterin Daria Martinoni.

In einer Konsultation bei den Kantonen im Rahmen der Gesamtschau FinöV hatte sich gezeigt, dass die angemeldeten Ausbaubedürfnisse die finanziellen Möglichkeiten von ZEB um ein Vielfaches überstiegen. Die Zustimmung zu ZEB verknüpfte das Parlament daher mit dem Folgeauftrag, den an ZEB anschliessenden Weiterausbau des Netzes aufzuzeigen. Dieses Nachfolgeprojekt bildet das vorläufige Ende des Handlungsstrangs 1. Es trägt mittlerweile die Bezeichnung Bahn 2030, welche Jahreszahl aus heutiger Sicht der realistische Zeithorizont für erste Umsetzungen dieses Paketes darstellt. Die Botschaft für Bahn 2030 soll im Jahr 2010 der Vernehmlassung unterbreitet und 2011 durch das Parlament behandelt werden. Dabei werden auch strittige Themen wie die aus früheren Vorlagen gestrichenen Projekte für einen Wisenbergtunnel und den Zimmerbergtunnel 2 zu behandeln sein.

Handlungsstrang 2: Vom Gotthardbasistunnel zur Verlagerungspolitik

Aus der spezifisch schweizerischen Lage in Europa und dem starken Nord–Süd-Transitverkehr ergab sich im betrachteten Zeitraum eine einzigartige Verbindung von Europapolitik, Umweltpolitik und Infrastrukturausbau. Am Ende des Prozesses werden zwei hochwertige neue Alpentransversalen stehen, und diese standen auch an dessen Anfang. Dazwischen jedoch war es die Europa- und Umweltpolitik der Schweiz, welche die entscheidenden Weichen stellte.

Ein erster Vorschlag für einen Gotthard-Basistunnel auf einer Meereshöhe von rund 800 m geht auf 1864 zurück; gebaut wurde in der Folge aber aufgrund der finanziellen und technischen Limiten die heutige Bergstrecke. Erst ab 1946 finden sich wieder Ideenskizzen für einen Basistunnel, diesmal auf einer Höhe von rund 500 m.ü.M. und einer Länge von über 50 km. Die Offizialisierung erfolgte indessen indirekt über die Studien für eine wintersichere Strassenverbindung zwischen Nordschweiz und Tessin. 1960 wurde eine Studienkommission «Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard» eingesetzt. Die SBB verlangten, dass gleichzeitig auch die Zukunft der Gotthardbahn zu überprüfen sei. In ihrem Bericht von 1963 empfahlen sie die Gotthard-Autobahn zusammen mit einer Gotthard-Basislinie zur Realisierung. In der Folge wiederholte sich das Konfliktmuster des 19. Jahrhunderts: Die Priorisierung des zentralen Gotthards weckte Widerstand westlich und östlich. Gegenvorschläge wurden formuliert und ausgearbeitet. 1970 bestätigte die Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA) die Empfehlung von 1963. 1973 veröffentlichte das damalige Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) sein Ausbaukonzept, das den Doppelspurausbau der BLS-Bergstrecke und den längerfristigen Bau eines Gotthard-Basistunnels umfasste. Von diesem Konzept erwies sich nur der Doppelspurausbau als mehrheitsfähig, der zwischen 1977 und 1992 umgesetzt wurde.



Titelblatt der Dokumentation über das Projekt eines Eisenbahn-Basistunnels durch den Gotthard von Max Portmann, Direktor des Baudienstes der SBB, März 1972.

Hinsichtlich der längerfristigen Lösung blieb die Uneinigkeit bestehen, mit einem Hauptkonflikt zwischen den Achsen Gotthard und Splügen. Die Vertreter der letzteren beriefen sich auf das «Ostalpenbahnversprechen», das der Bundesrat 1878 im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der Gotthardbahn abgegeben hatte. Der Stellenwert dieser Zusage war strittig: Die eigens eingesetzte Kontaktgruppe Gotthard–Splügen konnte sich jedenfalls 1979 nicht zu einer eindeutigen Empfehlung durchringen. Parallel dazu war der Transitgüterverkehr zusammengebrochen und erreichte seinen historischen Tiefstand. 1981 wurde die Gotthard-Autobahn eröffnet und 1983 sistierte der Bundesrat die Beschlussfassung für einen Gotthard-Basistunnel der Bahn. Aufgrund der Unmöglichkeit in der Alpenbahnfrage einen Konsens zu finden, wurde das Thema sowohl bei der Gesamtverkehrskonzeption als auch bei Bahn 2000 ausgeklammert. Dies bedeutete, dass die Kantone Tessin und Wallis auf unabsehbare Zeit nicht von besseren Bahnverbindungen profitieren konnten. In der Bahn-2000-Debatte wurden daher politische Vorstösse zum Bau einer neuen Alpentransversale eingereicht. Der Zeitpunkt war günstig, fiel er doch mit drei weiteren Entwicklungen zusammen:

- Seit der Eröffnung der Autobahn A2 durch den Gotthard stieg die Lastwagenzahl kontinuierlich und der Marktanteil der Bahn schrumpfte. Dies widersprach früheren Beteuerungen, wonach die Gotthardautobahn eine Personenverkehrsverbindung sei.
- Die grössten Auswirkungen des um 1985 vermuteten Waldsterbens wurden im Alpenraum erwartet, da die Schwächung der Wälder zum Verlust ihrer Schutzfunktion geführt hätte. Man erwartete grossflächige Evakuierungen.
- Gleichzeitig erhöhte die EU den Druck auf die Schweiz, indem sie die Anhebung der Gewichtslimite für Lastwagen auf 40 t (statt der damaligen 28 t) sowie den Verzicht auf das Nacht- und Sonntagsfahrverbot forderte. Hintergrund war der 1986 beschlossene Aufbau eines gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraumes.

Vehemente innenpolitische Postulate und aussenpolitische Forderungen der EU kollidierten in einem scheinbar unauflösbaren Widerspruch. Zum politischen Schlüssel wurde eine neue Bahntransversale durch die Alpen. 1986 gab der Bundesrat die Erarbeitung von Grundlagen für den Variantenentscheid in Auftrag, mit den drei Planungsfällen Lötschberg, Gotthard und Splügen. In der Vernehmlassung von 1988 sprachen sich 13 Kantone für den Gotthard, 7 Kantone für den Lötschberg und 6 Kantone für den Splügen aus. Mit einer einzigen Achse war mithin nach wie vor keine Mehrheit zu finden. Die NEAT-Botschaft von 1990 schlug daher den gleichzeitigen Bau zweier Achsen, nämlich Lötschberg und Gotthard, vor. Die Eröffnung war damals für die Jahre 2006 respektive 2008 geplant.

Dieser Alpentransitbeschluss wurde 1992 vom Volk genehmigt. Parallel dazu konnte die Schweiz mit der Europäischen Union das Transitabkommen abschliessen, in welches die Schweiz den Bau dieser beiden Achsen einbringen und mit der EU einen Kompromiss finden konnte. Sie handelte zudem das Recht ein, ab Inbetriebnahme des Lötschbergtunnels die LSVa auf ihren Maximalsatz zu erhöhen sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot beizubehalten. Im Gegenzug musste sie

einer Erhöhung auf Lastwagengewichte von 34 t ab 2001 und von 40 t ab 2005 zustimmen. Als Sofortmassnahme wurde beschlossen, die bestehende Lötschberg-Achse für den Huckepack-Transport von Lastwagen mit 2.5 m Breite und 4.0 m Eckhöhe herzurichten. Die Gotthard-Achse schied dafür aufgrund der baulichen Verhältnisse und der Auslastungssituation aus. 1994 wurde mit dem Umbau begonnen, der unter laufendem Betrieb bis 2001 abgeschlossen werden konnte.

Die extrem rasche Entscheidung zugunsten zweier vollwertiger neuer Alpenbahnen – nach dreissig Jahren ergebnisloser Diskussionen – lässt sich auf eine einzigartige Konstellation zu Ende der 1980er-Jahre zurückführen:

- Geopolitische Lage: Eiserner Vorhang trennt Europa bis 1989 in West und Ost; Stärkung der Nord-Süd-Korridore ist (vorderhand) unbestritten
- Waldsterben: (Scheinbar) unmittelbare akute Bedrohung des alpinen Lebensraumes, insbesondere im Bereich der Transittäler, aufgrund der Luftverschmutzung. Wichtiger Verursacher: Lastwagen!
- Starkes Wachstum des Lastwagenverkehrs auf N2: Gotthard-Autobahn wurde als Hochleistungsstrasse für Personenverkehr kommuniziert, der Lastwagenverkehr steigt aber unaufhaltsam an
- Erfolg der Bahn 2000: Erfolgreiche Abstimmung belegt: Volksabstimmungen über neue Eisenbahnen lassen sich gewinnen! (ein positiver Einfluss von Handlungsstrang 1)
- Isolation von Landesteilen: Tessin und Wallis sind von Bahn 2000 abgekoppelt; jegliche mittel- und langfristigen Perspektiven zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienung fehlen
- Europäische Einigung: Beschluss von 1986 zur Schaffung eines einheitlichen Wirtschaftsraumes, Aufbau eines starken verkehrspolitischen Drucks auf Liberalisierung des Lastwagentransits
- Identifikation: In entscheidender Phase verkörpert Bundesrat Adolph Ogi mit persönlicher Überzeugung das neue Transitkonzept und die Alpentransversalen, wofür die Gdl ihm 1992 die «Goldene Schiene» verliehen wird.

Diese Massnahmen genügten den vom Lastwagentransitverkehr betroffenen Landesteilen jedoch nicht: Bereits 1989 lancierte der Verein «Alpen-Initiative – Zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» die gleichnamige Initiative und konnte 1990 die erforderlichen Unterschriften einreichen. Die Kernbestimmung lautet: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene ... Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind» (Bundesverfassung Art. 84 Abs. 2). Nach einem emotionalen Abstimmungskampf, in welchem mutmasslich dem Medium Fernsehen und dem Verhalten des damaligen Verkehrsministers Adolf Ogi eine entscheidende Rolle zukamen, wurde die Initiative 1994 überraschend mit 51.9 % Ja-Stimmen gutgeheissen.

Die wortgetreue Umsetzung dieser Verfassungsbestimmung war sowohl politisch wie faktisch schwierig. Aufgrund des politischen Widerstandes nahm die Ausarbeitung des Verlagerungsgesetzes erhebliche Zeit in Anspruch. Erst 2001 wurde es in Kraft gesetzt, mit folgenden Eckwerten:

- Ab 2001: Trendwende beim Wachstum des Strassengüterverkehrs 2004 (zwei Jahre nach Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens): Stabilisierung auf dem Stand des Jahres 2000 oder 1.4 Mio. Lastwagen (Stabilisierungsziel)
- Zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschbergtunnels, spätestens 2009: Reduktion auf 650'000 Lastwagen, entsprechend dem Stand von etwa 1987.

Nach ersten Anfangserfolgen stieg der Lastwagenverkehr ab 2007 wieder an, um 2008 mit 1.27 Mio. Fahrten den Zielwert um etwa das Doppelte zu überschreiten. Auch die Rezession 2008/2009 traf die Schiene stärker als die Strasse. Als Folge sank der Marktanteil der Bahn im 1. Semester 2009 um 2.9 Prozentpunkte auf noch 61.0%. Nach langwierigen Diskussionen wurde am 19. Dezember 2008 das Güterverkehrsverlagerungsgesetz als politische Antwort auf diese schwierige Situation genehmigt, mit folgenden Eckwerten:

- Ziel bleibt: 650'000 LKW-Fahrten pro Jahr alpenquerend
- Verschiebung auf zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, das heisst voraussichtlich 2019
- Zwischenziel 2011: 1'000'000 LKW-Fahrten pro Jahr
- Gesamttransitabgabe für alpenquerende Fahrten kann befristet erhöht werden
- Bundesrat kann völkerrechtlichen Vertrag über Alpentransitbörse abschliessen
- Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr kann gefördert werden

Nebst den real existierenden, sich zu Ungunsten der Bahn wandelnden Rahmenbedingungen des Gütertransportmarktes wurde eine rasche Verlagerung durch zwei Entwicklungen beim Bau der neuen Alpentransversalen zusätzlich erschwert: Die wirtschaftliche Neubeurteilung zwang zur Redimensionierung des Gesamtvorhabens und die Inbetriebnahme der Gotthard-Basislinie verzögerte sich zusehends.

1992, zum Zeitpunkt des Alpentransitbeschlusses, hatte die Ertragskraft des Güterverkehrs den seit langem höchsten Wert erreicht. Er bildete damit einen Pfeiler für die wirtschaftliche Begründung des Projekts NEAT. Gerade anschliessend setzte aber ein Preiszerfall ein, der bis 1996 rund einen Viertel ausmachte. Ab 1994 wuchsen die Zweifel an der ursprünglichen wirtschaftlichen Beurteilung. 1995 wurde eine Verzichtplanung eingeleitet, die zu folgenden Redimensionierungen führte:

- Konzentration des Lötschbergs auf den Transitverkehr und die Anbindung des Wallis' an die Bahn 2000; doppelspuriger Ausbau nur im südlichen Drittel des Tunnels, Verzicht auf Autoverlad, Umfahrung Frutigen, Niesenflankentunnel und westliches Portal in Richtung Sierre

- Redimensionierung der Gotthardachse auf den Gotthard-Basistunnel und den Ceneri-Basistunnel; Verzicht auf die Neubaustrecke Arth-Goldau–Erstfeld (Urmiberg- und Axentunnel) sowie auf die Umfahrung von Bellinzona

Bereits früher war – wie gezeigt – die Bahn 2000 in finanzielle Schieflage geraten. Zudem zeichneten sich mit der Lärmsanierung der Bahnen und dem Hochgeschwindigkeitsanschluss zwei weitere grosse Finanzierungsbedürfnisse ab, was den Bund veranlasste, für alle vier Sachverhalte eine übergreifende, stabile Finanzierung zu suchen. Unter dem Titel der Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) wurde der entsprechende Bundesbeschluss 1998 von den Stimmberechtigten gutgeheissen. Der Fonds verschaffte allen Projekten vorübergehend eine hohe finanzielle Sicherheit, führte aber auch zu gegenseitigen Abhängigkeiten, welche später spürbar wurden. Zum Zeitpunkt der Redimensionierung ging man immer noch von der Inbetriebnahme des Lötschbergs im Jahre 2006 und des Gotthards im Jahre 2008 aus. Angesichts dieser kleinen Zeitdifferenz liess sich die erhebliche kapazitätsmässige Reduktion des Lötschbergtunnels rechtfertigen. In der Realität entwickelten sich die beiden Bauwerke indessen stetig auseinander: Während der Lötschbergbasistunnel mit kleiner Verzögerung im Dezember 2007 den Vollbetrieb aufnehmen konnte, erstreckt sich die mutmassliche Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels auf mittlerweile 2017, jene des Ceneri-Basistunnels auf 2019. Aus einer kleinen Zeitspanne von zwei Jahren, in welcher die Unterkapazität am Lötschberg problemlos betrieblich beherrschbar gewesen wäre, werden nun zehn bis zwölf Jahre!

Damit schliesst sich der Kreis zur Verlagerungspolitik: Als 1994 über die Alpeninitiative abgestimmt wurde, schien der rasche Bau zweier leistungsfähiger neuer Alpentransversalen binnen absehbarer Zeit möglich. Als 2001 das erste Verlagerungsgesetz beschlossen wurde, war zwar bereits klar, dass die beiden Achsen nur in reduzierter Form zur Verfügung stehen würden, doch erwartete man die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels auf 2013. Während sich der (ausser-)politische Spielraum mit der Genehmigung des Landverkehrsabkommens als Teil der Bilateralen Verträge weiter verengte, verzögerte sich die Inbetriebnahme des Gotthards schliesslich um mehr als zehn Jahre. Neue Abschätzungen wecken Zweifel, ob die getroffenen Massnahmen für eine namhafte Verlagerung auf die Schiene ausreichen. Die Umsetzung des Alpenschutzartikels wird zunehmend zur unmöglichen Mission!

Handlungsstrang 3: Vom Regiebetrieb zum Open Access

Reorganisationen sind Reaktionen auf äussere oder innere Veränderungen oder Kombinationen von beidem. Bleiben Reorganisationen aus, so wird die Situation von den Akteuren meist als stabil eingestuft. Diese «Logik» lässt sich ab 1975 nachverfolgen: Eine erste Welle von Überlegungen zur Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz wurde durch die wachsenden Fehlbeträge der SBB ab 1971 und die gleiche Entwicklung bei den KTU ausgelöst. Die Gesamtverkehrskonzeption, von 1977, befasste sich noch eher am Rand und auf einer übergeordneten Perspektive mit der Frage der Verkehrs-Organisation und Finanzierung als ganzem.

Immerhin stellte sie dazu einige Grundsätze auf, so die verkehrsmittelübergreifende Finanzierung nach dem Prinzip der «kommunizierenden Röhren». Direkter gingen die Berichte 76 und 77 der SBB die Problematik der finanziellen Schwierigkeiten an. Die Finanzengpässe hatten den Blick für die Differenzierung der verschiedenen Leistungen der SBB geschärft. Der Regionalverkehr und der Stückgutverkehr wurden als Bereiche mit besonderer Kostenunterdeckung identifiziert. In der damaligen Sprachregelung wurden diese Sparten als «gemeinwirtschaftliche Leistungen» bezeichnet, das heisst als Leistungen, welche eine rein betriebswirtschaftlich orientierte Unternehmung nicht erbringen würde. Es wurde daher geltend gemacht, dass diese separat zu entschädigen seien. Ab den 1970er-Jahren erhielten die SBB so genannte «Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen». Aus dem folgenden Verlauf der Zahlungshöhe lässt sich schliessen, dass diese zunächst vorab ein Verhandlungs- und nicht ein Kalkulationsergebnis darstellten. Immerhin wurde damit wohl erstmals der Gedanke des Bestellprinzips initialisiert.

In dieser Krisensituation versuchte man, das Verhältnis zwischen dem Bund und seiner Staatsbahn auf eine neue, tragfähigere Grundlage zu stellen. Im Hintergrund stand dabei immer noch in weiten Kreisen das Ziel, dass die SBB im Rahmen eines Leistungsauftrags wieder die volle Eigenwirtschaftlichkeit erreichen sollten. Im zweiten Anlauf beschloss das Parlament den «Leistungsauftrag 1982», und im Hinblick auf dessen Auslaufen den «Leistungsauftrag 87», der gegenüber seinem Vorgänger weitere Präzisierungen enthielt. Das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit der SBB wurde mit beiden Leistungsaufträgen verfehlt. Aus heutiger Sicht stellen sie aber einen wichtigen Schritt in Richtung auf eine neuzeitliche Rollengestaltung von Staat und Bahnunternehmung dar. Alle diese Überlegungen erwachsen noch aus dem gewachsenen schweizerischen Kontext. Ab 1985 allerdings entwickelte parallel dazu die Europäische Union eine zunehmende Dynamik im Verkehrsbereich, nachdem sie auf diesem Sektor während langer Jahre untätig gewesen war. 1985 erschien das grundlegende Weissbuch über die Deregulierung der Verkehrsmärkte und 1986



Unpräzise in der Aufmachung, aber
gewichtig im Inhalt: die europäischen
Weissbücher zur Verkehrspolitik

das Konzept der Europäischen Kommission über die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN). Zur Umsetzung des Weissbuchs wurde 1991 die Richtlinie 91/440 in Kraft gesetzt, die zum grundlegenden Prinzip für den Umbau der europäischen Bahnwelt werden sollte und folgende Punkte umfasste:

- Organisatorische und finanzielle Trennung von Verkehr und Infrastruktur
- Diskriminierungsfreier Netzzugang
- Geschäftsführung der Bahnunternehmung unabhängig vom Staat

Während sich die europäische und die schweizerische Verkehrspolitik während Jahrzehnten unabhängig voneinander entwickelt hatten, folgte zwischen 1985 und 1995 eine Phase, in welcher die Neuorganisation der Bahnen in der Schweiz und in der EU parallel, aber noch wenig synchronisiert abliefen. 1992 veröffentlichte die EU das Weissbuch über «Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik» und 1996 verabschiedete sie das Weissbuch zur Revitalisierung der Eisenbahn. Auf schweizerischer Seite stand dieses Jahrzehnt im Zeichen der faktischen Revitalisierung der Eisenbahn, mit den zentralen Volksentscheidungen zu Bahn 2000, AlpTransit und Alpenschutz.

Der europäische Einfluss wurde immer spürbarer, was insbesondere im Transitverkehrsabkommen seinen Niederschlag fand. Den Übergang in eine nächste, bis heute währende Ära bildete jedoch die Regionalisierung des Regionalverkehrs im Jahre 1996, welche auch für Handlungsstrang 5 bedeutsam war: Erstmals orientierte sich die Schweiz an Regulierungsformen anderer europäischer Länder. Mit einer verhaltenen Liberalisierung und einem punktuellen Open Access wurden Elemente übernommen, die sich nicht mehr aus der schweizerischen Kontinuität ableiteten. Nicht zu Unrecht wurde die Regionalisierung später bisweilen als «Bahnreform 0» bezeichnet. Auf europäischer Ebene wurde auch nach 1996 konsequent auf die Liberalisierung des Bahnsektors hingearbeitet. Zum wesentlichen Baustein entwickelten sich die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zwecks Beseitigung der technischen und betrieblichen Markteintrittshindernisse. An der Ausarbeitung der den TSI zugrunde liegenden Europäischen Normen haben sich die SBB immer wieder beteiligt durch Abordnung von Experten in die verschiedenen Fachgremien. Diese Experten rekrutierten sich ausnahmslos aus Kreisen der GdL.

In der Schweiz standen die 1990er-Jahre im Zeichen emotionaler Diskussionen über einen allfälligen Beitritt der Schweiz zur EU. Sie gipfelten im Jahr 2000 in der erfolgreichen Abstimmung über die Bilateralen Verträge, welche das Verhältnis zur EU anstelle eines Beitritts regeln sollen. Eines der sektoriellen Abkommen bildet das Landverkehrsabkommen, das die Schweiz faktisch verpflichtet, sich an den Grundsätzen der europäischen Verkehrspolitik zu orientieren. Diese Grundsätze der EU waren im Bahnsektor – wie gezeigt – mittlerweile klar formuliert und wurden zur formellen Leitlinie in der Schweiz.

Die schweizerische Verkehrspolitik war ab nun zum Spagat zwischen Nachvollzug europäischer Regelungen und Ausnutzung des Spielraums zur Wahrung der Eigenständigkeit verurteilt. Dies zeigt sich 1999 deutlich mit der Genehmigung der Bahnreform I (damals noch lediglich als «Bahnreform» bezeichnet) mit folgenden Elementen:

- Einführung des freien Netzzuganges und eines allgemeinen Trassenpreissystems
- Rechnerisch-organisatorische Trennung zwischen Verkehr und Infrastruktur
- Bestellprinzip für alle Verkehrsarten
- Liberalisierung des Güterverkehrs
- Herauslösung der SBB aus der Verwaltung und Überführung in spezialgesetzliche Aktiengesellschaft, Entschuldung/Refinanzierung

Das Bestellprinzip fand seine Umsetzung in den Leistungsvereinbarungen Bund – SBB, erstmals für die Periode 1999 bis 2002, welche letztlich wieder Elemente der Leistungsaufträge 82 und 87 aufnahmen. Bald zeigte sich indessen ein weiterer Reformbedarf, welcher 2005 zur Bahnreform II führte. Zielsetzungen waren unter anderem die Harmonisierung der SBB- und Privatbahn-Finanzierung, die Überführung der TSI in die schweizerische Gesetzgebung und die Straffung der Unternehmenslandschaft.

Im Gegensatz zur Reformvorlage von 1999 liess sich dafür keine Mehrheit gewinnen, und die Vorlage scheiterte im Parlament. Besonders strittig war die bereits bei der GVK heftig diskutierte Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung mit einer Unterscheidung in ein nationales und ein regionales Bahnnetz. Diese Erfahrung veranlasste den Bund, den Reformbedarf auf (vorderhand) drei Pakete aufzuteilen:

- Paket 2.1 mit Schwerpunkt Regionalverkehr und Sicherheitsdienste: Zweijähriges Bestellverfahren im Regionalverkehr, Benchmarking der Regionalverkehrsunternehmungen, Anreize im finanziellen Ergebnis = beschränkte Möglichkeit zur Gewinnausschüttung, Neuregelung des Sicherheitsdienstes bei der Bahn («Bahnpolizei»).
- Paket 2.2 mit Schwerpunkt Interoperabilität und Trassenvergabe: Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien, Ausschreibungspflicht für Buslinien, Schaffung einer unabhängigen Trassevergabe-stelle mit erweiterten Kompetenzen gegenüber trasse.ch (Trasse Schweiz AG).⁴
- Paket 2.3 mit Schwerpunkt Bahninfrastruktur: Finanzierung der Bahninfrastruktur, Neuregelung des Netzeigentums.

Das Paket 2.1 wurde 2008 vom Parlament genehmigt. Das Paket 2.2 soll 2010 behandelt werden. Das Paket 2.3 wird nach absehbarer Planung etwa 2012 folgen. Auch nach Abschluss dieser Reformpakete wird die Schweiz über integrierte Bahnunternehmungen verfügen. Eine institutionelle Trennung von Verkehr und Infrastruktur wird derzeit nur verhalten diskutiert. Die Frage ist allerdings, wie lange dieses in Europa bald einzigartige Konstrukt vor den Vorstellungen der EU zu bestehen vermag, weil eine Trassenvergabe durch Infrastruktur-Divisionen der Normal-spurbahnen die Diskriminierungsfreiheit gemäss den europäischen Vorgaben nicht garantiert.

Das Fazit ist ambivalent: Einerseits schmerzt der Verlust an nationaler Autonomie, die es erlauben würde, den Umbau des öffentlichen Verkehrs aus der historischen Kontinuität heraus sowie in enger Abstimmung mit den schweizerischen

Institutionen und Kulturen vorzunehmen. Andererseits ist es fraglich, ob die Schweiz ohne äusseren Druck und ohne ein gewisses Lösungsraster in der Lage gewesen wäre, alle diese Veränderungen in der kurzen Zeit seit 1996 entscheidungsfähig zu machen.

Handlungsstrang 4: Von der gemeinwirtschaftlichen Leistung zum Bestellprinzip

Dass sich der Regionalverkehr naturgemäss wirtschaftlich nicht selbst zu erhalten vermag, ist eine Erkenntnis, welche erst nach 1975 die nötige politische Akzeptanz fand. Zur Zeit des Monopols der Bahn schien sich diese Frage nicht zu stellen, auch wenn die wirtschaftlichen Ergebnisse von Regionalbahnen bereits im 19. Jahrhundert mangelhaft gewesen waren. Mit der Verstaatlichung der Hauptbahnen und der Gründung der SBB bildeten sich in diesem Sektor zwei unterschiedliche Regimes heraus:

- Regionalverkehr der SBB: Dieser war durch die SBB zu tragen. Fehlbeträge waren durch rentable Betriebszweige quer zu subventionieren. Während Jahrzehnten war dies insbesondere durch den Transitgüterverkehr möglich.
- Regionalverkehr der Privatbahnen: Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit galt grundsätzlich auch hier. Die Privatbahnen betrieben aber meist nur Regionalverkehr oder zusätzlich Einzelwagenladungsverkehr. Ihre Möglichkeiten zur Quersubventionierung waren daher kleiner.

Das Finanzproblem des Regionalverkehrs manifestierte sich daher zuerst bei den Privatbahnen, beginnend ab dem 1. Weltkrieg. Damals galt noch – wie später gezeigt – das Prinzip der finanziellen Zurückhaltung des Bundes bei den Bahnen. Einzig um den Kollaps der Verkehrserschliessung des Landes zu vermeiden, erliess er zwischen 1917 und 1937 einige Notbeschlüsse. Zunehmend wurde aber erkennbar, dass eine grössere Unterstützung zur technischen Sanierung nötig war. Diese wurde 1939 durch einen entsprechenden Beschluss gewährt, hatte aber noch nicht den Charakter einer langfristig orientierten Lösung. Im Gegenteil: Man ging davon aus, dass die technisch sanierten Bahnen nach dem Krisenende wieder selber lebensfähig sein sollten. Nach dem 2. Weltkrieg erwies sich dies rasch als unrealistisch, und 1957 wurde mit dem revidierten Eisenbahngesetz die Grundlage für eine dauerhafte Unterstützung gelegt. Voraussetzung für jede Bundeshilfe war indessen eine namhafte Beteiligung der Kantone.

Der Regionalverkehr der SBB konnte dagegen bis Anfang der 1970er-Jahre durch andere Sparten quer subventioniert werden und stand zunächst etwas weniger im Fokus der Finanzierungsfrage. Kantone und Öffentlichkeit waren zwar oft mit der Leistungsqualität unzufrieden und die Mitwirkungsmöglichkeiten beschränkten sich auf das Fahrplanverfahren, doch mussten die Kantone im Gegensatz zu den Privatbahnleistungen keine finanziellen Beiträge beisteuern. Bis 1970 wiesen die SBB noch Überschüsse auf, welche die kritische Situation dieses Bereiches zusätzlich kaschierten. Intern war aber schon vorher klar, wie fragil dieses Ergebnis war und den SBB gelang es, zunehmende Abgeltungen für den Regionalverkehr zu erlangen.

Dieser Betrag stieg sukzessive an und in der Konsequenz wurde der Regionalverkehr zum wesentlichen Element der Leistungsaufträge.

Gemäss gescheitertem Leistungsauftrag 1980 wäre der Regionalverkehr «nach dem heutigen Angebot zu führen» und gemäss «Neuem Reisezugkonzept» (damals geplanter Taktfahrplan) der SBB zu entwickeln gewesen. Der Ausbau dürfe die «wirtschaftliche Lage der SBB nicht verschlechtern». Letzterer Passus war verständlich, da der Bund alleine für die ungedeckten Kosten aufkam. Der Leistungsauftrag 1982 enthielt gegenüber der Fassung von 1980 einige aufschlussreiche Nuancen: *Der Regionalverkehr war «grundsätzlich nach dem Neuen Reisezugkonzept zu führen». Der Bundesrat überprüfe das Angebot periodisch und veranlasse Anpassungen. Der Bund übernehme «vorläufig» die Abgeltung der ungedeckten Kosten. Der Leistungsauftrag 1982 wurde nach seinem Auslaufen abgelöst durch den Leistungsauftrag 1987, gemäss welchem «die Bundesbahnen grundsätzlich stündliche Verbindungen (anbieten)». Der Bundesrat könne das Angebot verdichten. Bund, Kantone und Gemeinden können gegen «volle Entschädigung» zusätzliche Leistungen bestellen.*

Die Erfahrungen mit dem Leistungsauftrag 1987 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Flächendeckender Stundentakt im Regionalverkehr der SBB (allerdings boten die meisten Privatbahnen ein deutlich dichteres Angebot).
- Operative Kooperationen mit Privatbahnen, Leistungsaustausch nach Prinzip des Achskilometerausgleichs, damit Ansätze zu Open Access.
- Unternehmensübergreifende Regionalverkehrskonzepte über mehrere Netze kaum realisierbar.
- Zusatzleistungen der SBB sehr teuer und Verhandlungen darüber schwierig.
- Verkehrsmitteloptimierungen durch Busumstellungen äusserst umständlich; der dazu entwickelte Qualitätsfaktor blieb umstritten.
- Qualität des Regionalverkehrs der SBB mangelhaft, Kosten nicht im Griff.
- Kantonsmitsprache nur über Fahrplanverfahren und Zusatzbestellungen.

Da der Bund die «ungedekten Kosten» des Regionalverkehrs trug, standen die SBB vor der Aufgabe, diese präzise zu ermitteln. Sie entwickelten dazu spezielle Verfahren der zugsgenauen Kostenkalkulation und Erlös-Zuscheidung welche in weiterentwickelter Form immer noch genutzt werden.

Ab Anfang der 1990er-Jahre verschlechterte sich die Lage des Regionalverkehrs der SBB dramatisch. Die Abgeltungssummen stiegen in raschen Schritten auf schliesslich 725 Mio. CHF. Die gleichzeitig angespannte Lage der Bundesfinanzen veranlasste den Bund, die akzeptierten ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs zunächst auf diese 725 Mio. CHF pro Jahr zu limitieren und anschliessend eine schrittweise Reduktion zu verordnen. Die SBB reagierten im Wesentlichen mit der Umstellung auf kondukteurlosen Betrieb (sogenannter «klB») und der Busumstellung

schwach frequentierter Regionallinien. Bei der Umstellung auf kondukteurlosen Betrieb vollzogen die SBB, was die meisten Privatbahnen schon seit Jahrzehnten praktizierten. Sie profitierten davon, dass die öffentliche Sensibilität hinsichtlich Personensicherheit und Vandalismus damals noch schwächer war als heute. Parallel dazu wurden Dutzende von Regionallinien systematisch auf die Möglichkeit zur Busumstellung hin untersucht. Es resultierten vereinzelt Einstellungen des Regionalverkehrs, es ergab sich aber auch die Erkenntnis, dass auf vielen Strecken kein vergleichbares Angebot auf der Strasse möglich war. Im Hinblick auf das neue Eisenbahngesetz erlahmten diese Bestrebungen ab etwa Ende 1994. Massnahmen zur Erlössteigerung, welche ja auch zur Abgeltungsverminderung beigetragen hätten, standen zu dieser Zeit im Hintergrund.

Mit diesem Verhalten – Angebotsabbau, Busumstellungen, Kostenminimierung – hatten die SBB den Anschluss an die Zeit verloren. Im Umfeld hatte man längst erkannt, dass der öffentliche Regionalverkehr eine wichtige, unverzichtbare und durchaus erfolgsfähige Leistung darstellt. Die SBB gaben in dieser Zeit aber noch zu verstehen, dass sie sich eigentlich von diesen Regionallinien lösen wollten. Dies war unter den gegebenen Rahmenbedingungen indessen schwierig und führte nur in einem einzigen Fall zu einer Abtretung: Eine Regionallinie, die stets in der Kritik stand, war nämlich die Seelinie von Rorschach nach Schaffhausen. Mit schwerem Vorkriegsrollmaterial hielten die SBB dort einen rudimentären, aber in keiner Weise zeitgemässen Regionalverkehr aufrecht. Ende der 1980er-Jahre forderte die damals neue Leitung der Mittelthurgaubahn (MThB) die SBB zu einem Wettbewerb über den künftigen Betrieb dieser Strecke heraus. 1991 willigten die SBB in die gemeinsame Aufgabenstellung ein. Die beiden offerierten Konzepte widerspiegeln die Philosophieunterschiede:

- Offerte SBB: konventionelles Rollmaterial (modernisierte RBe 540), Stundentakt mit Verdichtungen, kostenoptimierte Infrastruktur.
- Offerte MThB: neues Rollmaterial GTW von Stadler, integraler Halbstundentakt, neue Haltestellen, neues Erscheinungsbild und Marketing.

Wirklich überrascht waren wohl nur die SBB, dass 1995 die MThB den Zuschlag erhielt. Obschon dieser Wettbewerb noch unter altem Regime durchgeführt wurde, wies er dennoch bereits Elemente der kommenden Neuordnung auf: Angelehnt an neue Ansätze im Ausland, insbesondere an jene in Deutschland, hatte der Bund mittlerweile eine Revision des Eisenbahngesetzes (EBG) ausgearbeitet, die insbesondere folgende Punkte umfasste:

- Einheitliche Finanzierung des Regionalverkehrs für alle Unternehmungen und alle Verkehrsmittel.
- Leistungsbestellung auf Basis einer Planrechnung respektive Offerte anstelle der nachträglichen Defizitdeckung.
- Möglichkeit zur Ausschreibung von Leistungen.
- Möglichkeit zur Einreichung von Unternehmerofferten.
- Einführung des Open Access im Regionalverkehr.

Damit liessen sich auch die Unterschiede der Behandlung von SBB und Privatbahnen eliminieren. Mit der Teilrevision des EBG von 1996 traten diese Regelungen in Kraft.

Die Situation der SBB war nun zwiespältig: Einerseits war die Reputation bei den Kantonen aufgrund der Leistungsreduktionen, der geplanten Busumstellungen und der mangelhaften Angebotsqualität mittlerweile denkbar schlecht. Die moderneren und kundennäheren Privatbahnen befanden sich unvermittelt «auf Augenhöhe» und entwickelten ein neues Selbstbewusstsein. Die Kosten der SBB waren im Normalfall deutlich höher als jene vergleichbarer Bahnen. Andererseits hatten die SBB aber ihre Fähigkeit zum Betrieb leistungsfähiger Systeme bei der S-Bahn Zürich seit 1990 bewiesen. Sie konnten dank ihres Kalkulations- und Erlösberechnungssystems die Offerten in einer Genauigkeit abgeben, zu welcher kaum eine andere Unternehmung in der Lage war. Zudem wusste man um die Rationalisierungspotenziale. Schliesslich waren nur die SBB in der Lage, kurzfristig grosse Rollmaterialinvestitionen ohne Beteiligung der Kantone zu tätigen. Dies war umso wichtiger, als zahlreiche Kantone den Schienenregionalverkehr ausbauen wollten.

Die SBB reagierten proaktiv auf die neue Situation:

1. Radikale Kundenorientierung: Der Seelinienschock wirkte. Die Personenverkehrsbereiche in den damaligen Kreisdirektionen wurden aufgelöst und durch (damals) sechs kantonsnahe Regionalverkehrs-Regionen ersetzt. Die Kantone wurden nicht mehr als Bittsteller oder gar Gegner, sondern als Grosskunden aufgefasst und behandelt
2. Absicherung des Heimmarktes im Schienenregionalverkehr: Dazu wurden die Kostensenkungsprogramme konsequent fortgesetzt, mit dem Ziel, das Niveau der Konkurrenz zu erreichen. Mittels Unternehmerofferten wurde erreicht, dass die Kantone die Kostensenkungen für Zusatzbestellungen nutzten. Dadurch konnten die Produktivitätsfortschritte den Fahrgästen zugänglich gemacht werden.
3. Diversifikation: Bei verschiedenen Gelegenheiten beteiligten sich die SBB an Ausschreibungen für Buslinien, mit dem Ziel, sich zur regionalen Gesamtanbieterin zu entwickeln. Insgesamt blieb der Erfolg dieser Strategie – trotz ermutigender Ansätze – allerdings unter den Erwartungen.
4. Expansion: Die europaweite Neuregelung des Regionalverkehrs eröffnete die Chance zur Expansion ins Ausland. Leider gehören gerade die westlichen, südlichen und östlichen Nachbarländer der Schweiz zu jenen Nationen, welche den Regionalverkehr nur zögerlich liberalisieren. Damit verblieb einzig der deutsche Grenzraum, in welchen aber mit der Wiesentalbahn ein erfolgreicher Schritt getan werden konnte. Erfreulich rasch kommen dagegen die zwei grossen Neubauvorhaben Mendrisio – Varese und Genève – Annemasse voran, bei welchen die SBB von Beginn weg eine aktive Rolle spielten.

Insgesamt entwickelte sich der Regionalverkehr ab 1996 nicht gänzlich entsprechend den damaligen Erwartungen: Wettbewerbe zwischen Bahnen blieben nahezu aus und nur ein einziges Mal wurde eine Bahnleistung ausgeschrieben. Der Regionalverkehr der SBB wurde ausgebaut und Rollmaterialinvestitionen für diesen Geschäftszweig wurden getätigt wie noch nie. Auch die Privatbahnen entwickelten ihre Angebote weiter und konnten den Fahrzeugpark modernisieren; da dieser 1996 bereits einen besseren Zustand aufwies als jener der SBB, waren die Fortschritte weniger auffällig. Hingegen wurde die Privatbahnlandschaft organisatorisch grundlegend umgebaut. Zahlreiche Unternehmungen fusionierten, nicht immer freiwillig und nicht immer schmerzfrei. Seit 1996 verschwanden nahezu 30% der Unternehmungen und fanden sich in grösseren Konglomeraten wieder. Die Angebote wurden konsequenter auf die effektiven Verkehrsbedürfnisse ausgerichtet und nahmen nun kaum noch Rücksicht auf die alten Eigentumsstrukturen. Die Angebotsqualität des Regionalverkehrs erreichte flächendeckend ein nie dagewesenes Niveau.

Handlungsstrang 5: Vom Bummelzug zur S-Bahn

Zum hohen Niveau des heutigen Regionalverkehrs tragen insbesondere die S-Bahn-Systeme bei, welche in den Agglomerationen Zürich, Bern, Basel, Léman, Tessin, Zentralschweiz und St. Gallen aufgebaut wurden. Aus dem jahrzehntelang etwas unbeholfen betriebenen Vorortsverkehr der SBB hat sich in den letzten Jahren ein neues Spitzenprodukt entwickelt, quasi das Pendant zum InterCity. Bis ins späte 19. Jahrhundert hatten noch die wenigsten Städte über innerstädtische Verkehrsmittel verfügt. Seit etwa 1850 vermochte die Eisenbahn die städtischen Versorgungsentgässe zu beseitigen, was eine erste Wachstumsphase der Städte einleitete. Der Vorortsverkehr der Bahnen wurde ausgebaut, der Fahrplan wurde verdichtet und auf die Arbeitszeiten ausgerichtet. Die Vollbahnen vermochten aber systembedingt nur wenig zur innerstädtischen Mobilität beizutragen.

Einen zweiten Entwicklungsschub erhielt der öffentliche Agglomerationsverkehr von der elektrischen Traktion. Erst sie war auch unter schwierigen topographischen Situationen flexibel und leistungsstark genug sowie im Betrieb kostengünstig. Praktisch alle Städte mit über 20'000 Einwohnern sowie Konglomerate von grösseren Ortschaften sahen sich gezwungen, ihre Stellung durch Strassen- und Vorortsbahnen zu verbessern. 1925 erreichten die schweizerischen Trambetriebe mit 489 km Streckenlänge ihre grösste Ausdehnung. In den Zwanzigerjahren trat das Auto zahlreicher in Erscheinung, aber noch selten genug, um keine Staus und andere Engpässe zu verursachen. Als das Automobil noch einer kleinen Schicht vorenthalten war, zeichnete sich zunächst der Bus als das neue Massenverkehrsmittel ab, während der Ausbau des Strassenbahnnetzes zum Erliegen kam, das bis 1945 durch punktuelle Streckenstilllegungen bereits um 82 km reduziert wurde.



REGIO **R**

ONDE VERTE



arcobaleno **A** la scelta giusta

Das Pendant zum Intercity: Spitzenprodukt
S-Bahn und Tarifverbände

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte ein rascher Zuwachs an Motorfahrzeugen ein, wie er sich bereits in der unmittelbaren Vorkriegszeit abgezeichnet hatte. Offizielle Prognosen jener Zeit liessen zudem für die Jahrhundertwende eine schweizerische Einwohnerzahl von rund 10 Millionen erwarten. Dies wog umso schwerer, als sich die Verkehrsverhältnisse rasch verschlechterten und bereits damals als untragbar empfunden wurden. Stichworte jener Zeit waren die ‹Verkehrsnot› und der ‹Verkehrsinfarkt›. Zunächst galt weiterhin das Ziel der behinderungsfreien Nutzung aller Verkehrsmittel. Ausgehend von der vergleichsweise unkritischen Strassenverkehrssituation der Dreissigerjahre wurde erwartet, dass die Städte für Motorfahrzeuge weiterhin ungestört zugänglich sein sollten. Nach amerikanischem Vorbild wurde die absolute Trennung der Verkehrsarten als neue Strategie propagiert. Das Schlagwort von der ‹autogerechten Stadt› wurde zum Leitbild für die Verkehrsentwicklung. Verkehrsplanung wurde zur grosszügigen Strassenplanung, fehlende Verkehrsräume wurden in der dritten Dimension geplant, vor allem in Hochlage. Hochleistungsstrassen sollten zunächst durch die Städte hindurch geführt werden, mit dem Ziel, die Aufgaben der Erschliessung und des Durchleitens gleichzeitig zu erfüllen. Umsetzungshindernisse zwangen zur nachträglichen Ergänzung der Konzepte mit Umfahrungsringen.

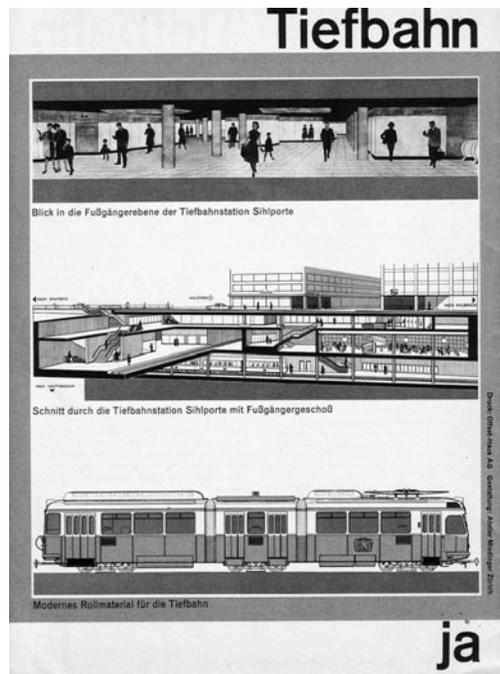
Der übrige Verkehr sollte in den Untergrund verlegt werden. Dies galt insbesondere für die Strassenbahn, sofern diese nicht ohnehin gänzlich durch den Bus ersetzt werden sollte. In den grossen Städten der Deutschschweiz wurden tiefer gelegte Stadtbahnnetze und U-Bahnen planerisch konkretisiert. In Zürich führte dies zu wiederholten Volksabstimmungen, so 1960 über eine erste U-Bahn-Idee und 1962 über das Projekt einer Tiefbahn nach Kölner Vorbild.

Aufgrund der Grösse der Agglomeration Zürich wurden die dortigen Planungen am weitesten vorangetrieben: Überlegungen zum grosszügigen Ausbau des Agglomerationsverkehrs lassen sich bis in die 1950er-Jahre zurückverfolgen. In den Generalverkehrsplänen wurden bereits S-Bahn-Systeme vorgeschlagen, die eine gedankliche Nähe zur S-Bahn Berlin verraten. Das starke Einwohnerwachstum der Kernstadt Zürich, welche mit rund 440'000 Einwohnenden ihre höchste Zahl erreichte, verschob indessen zunächst den Fokus auf den innerstädtischen Verkehr. Trotz der Abstimmungsniederlagen war man davon überzeugt, dass eine leistungsfähige U-Bahn die richtige Antwort auf die langfristigen Herausforderungen sein würde. 1971 wurde die Vorinvestition für den U-Bahn-Tunnel unter dem Autobahnabschnitt Milchbuck-Schwamendingen mit 78 % Ja gutgeheissen. Innert zweier Jahre wandelte sich aber die öffentliche Meinung grundlegend und in der Hauptabstimmung von 1973 wurde das Projekt mit 67 % Nein abgelehnt. Für den Agglomerationsverkehr der SBB war dieser Entscheid dramatisch, da man die U-Bahn-Vorlage mit einem S-Bahn-Konzept verknüpft hatte. Im Laufe der Sechzigerjahre hatte sich das Bevölkerungsverhältnis im Kanton Zürich sukzessive zuungunsten der Kernstadt entwickelt. Deren Aufnahmevermögen war erschöpft, Wohnraum war nur noch in der Agglomeration erhältlich. Es zeigte sich, dass eine Verbesserung des Vorortverkehrs der SBB mit einem Ausbau zu einer S-Bahn unumgänglich war.

Anders als bei der U-Bahn wurde mit einer S-Bahn der städtische Siedlungsraum kaum tangiert, weshalb die Akzeptanz einer S-Bahn sehr hoch war. 1968 war mit dem Halbstundentakt Zürich – Meilen – Rapperswil bereits ein sehr erfolg-

reicher S-Bahn-Vorlaufbetrieb eingeführt worden. Unmittelbar nach der Abstimmungsniederlage von 1973 wurden daher im Zürcher Kantonsparlament die nötigen Vorstösse für eine S-Bahn Zürich unternommen, dieses Mal ohne U-Bahn. Nach Debatten über die Linienführung des Kernstückes – «Ost» wie schliesslich ausgeführt, «West» wie die in Bau befindliche Durchmesserlinie – konnte bereits 1981 über den Kredit zum Kernprojekt der S-Bahn Zürich befunden werden. Ab 1980 bis 1985 wirkte Samuel Stähli als Gesamtprojektleiter, gefolgt vom späteren ATG-Vorsitzenden Peter Zuber. Bereits 1986 und 1989, also noch vor der S-Bahn-Inbetriebnahme (!), wurden eine erste und zweite Teilergänzung genehmigt. Parallel dazu wurde das Rollmaterial spezifiziert, welches schliesslich in praktisch jeder Hinsicht vom bisher Gewohnten abwich und neue Wege wies. Insbesondere wurde damit erstmals in der Neuzeit der Schweizer Bahnen das Doppelstockfahrzeug eingeführt. Massgebend geprägt wurde diese Beschaffung durch die Herren Reto Danuser, Franz Kissling, Hans Meiner, Jakob Rutschmann und Theo Weiss. 1990 konnte die S-Bahn Zürich schliesslich dem Betrieb übergeben werden. Die Nachfrage übertraf alle Erwartungen und führte zu positiven Entscheidungen über eine dritte und vierte Teilergänzung sowie zur Durchmesserlinie.

Die Wiederentdeckung des Bahn-Vorortverkehrs beschränkte sich jedoch nicht auf die Agglomeration Zürich. In zahlreichen Gross- und Mittelstädten der Schweiz wurden die meterspurigen Überlandbahnen ab den 1960er-Jahren modernisiert und teilweise neu in die Städte eingeführt. Besonders zu erwähnen sind etwa das System der damaligen SZB und VBW im Raum Bern, dem heutigen RBS mit



Zürcher U-Bahn-Vorlage 1960 und 1962
an der Urne abgestürzt.

neuem Tiefbahnhof oder die Einbindung der Basler Vorortsbahnen in das städtische Tramnetz. Vergleichbar damit sind der Zusammenschluss der Wynen- und Suhrentalbahn in Aarau, die Verlängerung der Bahnlinie Lausanne – Echallens – Bercher nach Lausanne-Flon oder die Neueinführung der FART in Locarno. 1987 wurde in Bern mit der S1 Thun – Fribourg der erste Schritt ins S-Bahn-Zeitalter gewagt, dem 1995 mit der S2 Schwarzenburg – Langnau der zweite Schritt folgte. 1998 konnte schliesslich das Gesamtkonzept realisiert werden. Basel folgte 1997 mit der «Grünen Linie» Frick/Laufenburg – Mulhouse, Lausanne im Jahr 1999 mit Yverdon – Ville-neuve, St. Gallen im Jahr 2000 mit dem Gesamtsystem und schliesslich Luzern und der Kanton Tessin im Jahr 2004 mit ihren Gesamtsystemen. Ebenfalls 2004 nahm die Stadtbahn Zug mit ihrem Viertelstundentakt auf SBB-Gleisen ihren Betrieb auf.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – ein Nicht-Thema?

Im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Staaten hielt die Eidgenossenschaft stets eine erhebliche – insbesondere finanzielle – Distanz zu den Bahnen. Dies geht letztlich auf den Grundsatzentscheid des Jahres 1852 zurück, wonach Bau und Betrieb der Bahnen in der Schweiz die Sache der Privatwirtschaft sein sollten. Der Verstaatlichungsentscheid von 1898 beschränkte sich auf die fünf grossen Hauptbahnen und nur aufgrund zufälliger Konstellationen gelangten später zusätzlich einige kleinere Regionalbahnen zum SBB-Netz. 1917 bis 1937 mussten diverse Privatbahnen mit Notbeschlüssen unterstützt werden, damit ihre Stilllegung verhindert werden konnte. 1944 war schliesslich eine umfassende Sanierung der SBB-Finanzen unumgänglich, da die SBB bereits für die Leistungen während des 1. Weltkrieges nicht angemessen entschädigt worden waren und zudem in den Krisenjahren der Dreissigerjahre aus politischen Gründen die Tarife tief halten mussten. Diese Sanierung war insofern ein wichtiges Präjudiz, als sie politisch den Weg für eine dauerhafte finanzielle Unterstützung der KTU ebnete. Mit der EBG-Revision von 1957 wurde jenes Fundament errichtet, das diesen Bahnen eine einigermaßen gesicherte Existenzgrundlage verschaffte.

Die Frage der Finanzierung bildete zwar eine ständige Begleiterin des öffentlichen Verkehrs. Besonders kritisch wurde aber die Zeit zwischen etwa 1975 und 1985, als der Übergang von der kostendeckenden SBB zu einem Bundesbetrieb mit jährlichen Fehlbeträgen von gegen einer Milliarde CHF erfolgte. Die Bekämpfung des SBB-Defizits war in diesen Jahren das dominierende verkehrspolitische Thema. Seit etwa 1986 aber trat es wieder in den Hintergrund und ist kaum mehr als eigenständiges politisches Thema identifizierbar. Selbst die Vorlage FinöV war eher ein Bahnausbauprogramm als ein Finanzierungsprogramm. Zu stark war es auf die reine Investitionsfinanzierung ausgerichtet. Die Unternehmensfinanzierung prägte dagegen das Innenleben der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs grundlegend und äusserte sich insbesondere in einem massiven Personalabbau. War der Bestand zwischen 1965 und 1992 nur leicht von 42'000 auf 38'000 Personen gesunken, so wurden in den folgenden zehn Jahren rund 10'000 Stellen abgebaut. Der Bestand pendelte sich anschliessend bei nur noch etwa 28'000 Mitarbeitenden ein.

Politische Finanzierungsfragen stellten sich wohl im Zusammenhang mit jedem der genannten fünf Schwerpunktthemen, doch wurden Ansätze zur gesamthaften Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, wie sie in der Gesamtverkehrskon-

zeption formuliert wurden, nicht aktiv weiterverfolgt. Spätestens mit der Ablehnung der «Koordinierten Verkehrspolitik» im Jahre 1988 verlagerte sich der Fokus auf die Suche nach sektoriell tragfähigen Finanzierungsformen. Diese Strategie erwies sich in der betrachteten Zeitperiode zunächst als durchaus erfolgreich. Der FinöV-Fonds sicherte einigermassen stabil die Grossprojekte ab. Die laufenden Kosten der SBB-Infrastruktur wurden über die vierjährige Leistungsvereinbarung refinanziert. Der Regionalverkehr erhielt seine Mittel über die Abgeltungsrechnung von Bund und Kantonen, teilweise unterstützt durch Gemeindebeiträge. Spätestens nach 2005 offenbarten sich aber zunehmend die Grenzen dieses fragmentierten Systems:

Finanzierung der Infrastrukturausbauten mit FinöV: Der FinöV-Fonds, angelegt als kommunizierendes System für die Grossprojekte Bahn 2000, AlpTransit, HGV-Anschluss und Lärmsanierung, reagiert sensibel auf die Kostensteigerungen bei der Gotthard-Basislinie. Bei einem weitgehend gegebenen Gesamtrahmen lässt sich dieser Mehrbedarf nur decken durch die Redimensionierung anderer Projekte. Nachdem Bahn 2000 1. Etappe praktisch fertig gestellt war und die HGV-Projekte vom Parlament sogar ausgeweitet wurden, verblieb nur noch die Limitierung des Umfangs von ZEB. Ironie der Geschichte: Nicht einmal von den Minderkosten von Bahn 2000 1. Etappe kann ZEB profitieren. Noch schwieriger: Da die zulässigen Annuitäten ebenfalls limitiert sind, ist ein Weiterausbau des Netzes im schweizerischen Mittel-land erst nach Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels möglich. Der Fonds erweist sich damit betragsmässig, aber auch zeitlich als starr, unflexibel und nicht reaktionsfähig.

Finanzierung der Substanzerhaltung: Die Leistungsvereinbarung Bund – SBB deckt den Substanzerhaltungsbedarf und den laufenden Anpassungsbedarf des Netzes. Dieser ergibt sich zum ersten aus dem Umfang der zu erhaltenden Anlagen und zum zweiten aus deren Beanspruchung. Seit 1995 wurde dabei der Anlagenumfang durch die Neubaustrecken und die Anlagenerweiterungen laufend vergrössert, während keine Streckenstilllegungen mehr erfolgten. Die Folge: Der Umfang der zu erhaltenden Anlagen wuchs stetig an. Parallel dazu erhöhte sich die Beanspruchung des Netzes in den letzten fünfzehn Jahren um nahezu die Hälfte, resultierend aus den dichteren Fahrplänen, der Steigerung des Güterverkehrs, den höheren Geschwindigkeiten und den tendenziell schwereren Fahrzeugen. Obwohl sowohl der Anlagenausbau wie auch die Angebotsverdichtung eine direkte Folge der Verkehrspolitik des Bundes waren, war dieser widersprüchlicherweise nicht dazu bereit, dies in der Leistungsvereinbarung entsprechend zu berücksichtigen. Als Folge daraus klafft eine wachsende Lücke zwischen dem Substanzerhaltungsbedarf und den verfügbaren Mitteln.

Rollmaterialfinanzierung: Die Finanzierung der Rollmaterialerneuerungen der Privatbahnen erwies sich als ungeregelt. Eine Finanzierung über die Rahmenkredite nach Art. 57 des Eisenbahngesetzes wurde ab 1996 ausgeschlossen. Gleichzeitig untersagte das Gesetz grössere Überschüsse. Wurden Überschüsse erwirtschaftet, so erwarteten die Besteller des Regionalverkehrs eine Weitergabe in der folgenden Bestellperiode. In der Konsequenz wurde es den Privatbahnen faktisch –

möglicherweise nicht formell – verunmöglicht, Rollmaterialerneuerungen selbst zu erwirtschaften und sie wurden gezwungen, auf Bankkredite zu ungünstigeren Konditionen auszuweichen. Die resultierende Zinslast fällt indessen wiederum auf die Regionalverkehrsbesteller zurück.

Ertragskraft des Personenverkehrs: Mit der Einführung des vergünstigten Halbtax-Abonnements im Jahre 1987 setzte eine lange Periode einer Tiefpreispolitik ein. Die am Markt realisierten Durchschnittserlöse stagnierten und bewegten sich bei den SBB während vieler Jahre um 0.14 bis 0.16 CHF/Personenkilometer. Ein Teuerungsausgleich war damit nicht möglich, geschweige denn eine Mitfinanzierung des Angebotsausbaus durch Beiträge der Fahrgäste. Als Folge wurde ein deutlich verdichtetes Angebot des Fern- und Regionalverkehrs zum gleichen oder real sogar leicht tieferen Preis angeboten. Die Nachfrage erhöhte sich über Erwarten stark und erreichte bereits 2005, im ersten vollen Betriebsjahr von Bahn 2000, etwa die Prognosewerte. Das Wachstum hält an, ohne dass aufgrund der Finanzierungsmechanismen von FinöV ein rascher Weiterausbau des Netzes möglich wäre.

Längerfristige Refinanzierung Regionalverkehr und Weiterausbau des Fernverkehrsangebotes: Das Personenverkehrsangebot ist ein Verbundangebot von Fernverkehr und Regionalverkehr. Die – insbesondere finanzielle – Verantwortung ist aber auf die SBB einerseits sowie auf Bund und Kantone andererseits aufgeteilt. Beim aktuellen Trassenpreis ist es dem Fernverkehr durchaus möglich, ein positives Ergebnis auszuweisen und das Angebot laufend weiter auszubauen. Auch mässig rentable Verbindungen lassen sich dabei wirtschaftlich noch rechtfertigen. Der Regionalverkehr gerät allerdings in Zugzwang, erwarten doch die Fahrgäste auch beim Halbstundentakt eine durchgehende Transportkette. Dank kontinuierlicher Produktivitätssteigerungen im Regionalverkehr war dies bisher mit den verfügbaren Abgeltungsmitteln möglich. Das Einsparpotenzial ist nun aber weitgehend ausgeschöpft und weitere Angebotsverdichtungen werden zur Erhöhung der Abgeltungen führen. Zumindest beim Bund zeigt die Tendenz in die gegenteilige Richtung. Sollte sich diese Schere öffnen, würde dies zum Abbau des Regionalverkehrs und zum Aufbrechen der Transportkette führen.

Ertragssituation des Güterverkehrs: Mit der Liberalisierung des Güterverkehrs 1999 setzte ein starker Wettbewerbsdruck in den wirtschaftlich attraktiven Segmenten des Transit- und des Ganzzugverkehrs ein. Die Folge war insbesondere ein Einbruch des Durchschnittsertrags in diesen Segmenten, verbunden mit einem Marktanteilsverlust der SBB zugunsten anderer Bahnen. Die bisherige Möglichkeit, den Einzelwagenladungsverkehr mit den Überschüssen aus dem Transit und den Ganzzügen quer zu subventionieren, entfiel. Zudem musste SBB Cargo versuchen, die Verluste im Inlandgeschäft mit einer kostenintensiven Expansion im Ausland auszugleichen. Dass der Bund gleichzeitig die Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs schrittweise reduzierte, verschärfte die Situation weiter. Die Güterbahnen reagierten auf diese Situation unterschiedlich: BLS Cargo konzentrierte sich auf den Transitgüterverkehr in enger Kooperation mit der Gütersparte der Deutschen Bahn und konnte eine ausserordentliche Mengen- und Ertragssteigerung erzielen.

SBB Cargo prüfte zunächst ebenfalls verschiedene Allianzmodelle, bevorzugte aber schliesslich den Alleingang, nicht zuletzt aus rechtlichen Gründen. Ob dieses Modell tragfähig ist, ist fraglich, weshalb 2008 eine Kooperation öffentlich ausgeschrieben wurde. Auch diese führte allerdings nicht zu einer neuen Lösung.

Etwas überzeichnet lässt sich die finanzielle Situation wie folgt skizzieren:

- Der Staat ist aus politischen Beweggründen bereit, erhebliche Investitionsmittel für den Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Er weigert sich aber, die resultierenden Folgekosten zu tragen.
- Gleichzeitig verlangt er aus umwelt- und sozialpolitischen Gründen tiefe Fahrpreise, weshalb auch die Nutzerinnen und Nutzer des Angebotsausbaus nicht namhaft zur Refinanzierung beigezogen werden können.
- Weiter liberalisiert der Staat den Güterverkehr und verursacht einen Preissturz, korrigiert aber nicht umfassend die vielfältigen bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Lastwagens. Zudem subventioniert er mit grossen Beträgen den kombinierten Transitgüterverkehr, der aufgrund seiner Eigenschaften wirtschaftlich durchaus tragfähig sein müsste.
- Die Regeln der Gewinnverwendung im Regionalverkehr setzt er in einer Weise, dass eine stabile und kostengünstige Fahrzeugfinanzierung kaum möglich ist.

Die laufenden Angebotsausbauten, verbunden mit den tiefen Preisen und einer weiter wachsenden Bevölkerung lassen die Verkehrsnachfrage stetig wachsen. Es öffnet sich damit eine brisante Schere zwischen induzierter Nachfrage, politisch gewolltem Infrastrukturausbau und dem Erhalt der Anlagen respektive des Fahrzeugparks. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs dürfte damit in den kommenden Jahren wieder zum dominanten Thema werden, wie sie es in den 1970er-Jahren bereits war. Im Unterschied zu damals ist der öffentliche Verkehr heute in einer wesentlich besseren Situation, doch sind die Handlungsspielräume aufgrund der gewaltigen Investitionen und angesichts der internationalen Verpflichtungen kleiner geworden.

Perspektiven und Visionen

Trends

Der öffentliche Verkehr steht vor grossen Herausforderungen, die sich nicht auf den Kapazitätsausbau beschränken:

Nutzerinnen und Nutzer: Die Nachfrage wird weiter ansteigen, da noch ein moderates Bevölkerungswachstum zu erwarten ist. Zudem wird sich der Individualverkehr als Folge der Ölverknappung verteuern und sich als Folge der höheren Motorfahrzeugzahl noch verstärkt selbst behindern. Parallel dazu verändert sich die Alterszusammensetzung: Der öffentliche Verkehr wird künftig noch sehr viel mehr betagte Kundinnen und Kunden zählen. Der Wandel in der Güterstruktur hin zu kleinen Sendungsgrössen mit hohem Wert und örtlich verstreuten Quellen respektive Zielen wird sich fortsetzen. Dagegen gibt es keine Anzeichen für den Wiederaufbau einer Industrie in der Schweiz mit grossen, konzentrierten Güterströmen; eine Ausnahme könnte die Holzindustrie bilden. Im Personen- wie im Güterverkehr werden die Anforderungen an die Qualität der Leistungen der Bahn weiter steigen, während die Zahlungsbereitschaft klein bleibt. Schliesslich wird die Gesellschaft auch in Zukunft vom öffentlichen Verkehr verlangen, dass er die Mobilitäts-Grundversorgung des Landes sicherstellt.

Raumnutzung: Die Siedlungsräume der Schweiz werden sich akzentuierter ausbilden. Möglicherweise ist die Zeit eines Netzwerkes zahlreicher mittelgrosser Städte vorbei und es bilden sich zwei starke Pole heraus, einer im Westen mit Genève – Lausanne, ein zweiter im Osten mit dem Grossraum Zürich, zusammen mit dem nordöstlichen Teil der Zentralschweiz. Längerfristig könnte bis zur Hälfte der Bevölkerung in diesen zwei Metropolitanräumen leben. Parallel dazu wird sich die Entvölkerung in jenen Talschaften fortsetzen, welche ausserhalb der Pendlerdistanz zu grösseren Zentren liegen, und welche nur über ein bescheidenes touristisches Potenzial verfügen. Die Zersiedelung im Mittelland wird weitergehen, es sei denn, dies werde mit griffigen gesetzlichen Massnahmen verhindert. Eine besondere Herausforderung für den öffentlichen Verkehr werden die so genannten «Verkehrsinintensiven Einrichtungen» bilden, jene Mischung aus Einkaufszentrum, Sport- und Unterhaltungszentrum und Arbeitsplatzgebiet in der Nähe von Autobahnausfahrten und an anderen günstigen Stellen des Strassennetzes.

Umwelt und Energie: Die Sensibilität für die Beeinträchtigungen der Umwelt wird – wie in der Vergangenheit – starken Schwankungen ausgesetzt bleiben. In wirtschaftlich günstigen Zeiten wird sie hoch sein und damit auch die Bereitschaft zu entsprechenden politischen Beschlüssen. Unter ungünstigeren Voraussetzungen dagegen werden Umweltfragen in den Hintergrund treten. Da die Bevölkerungsdichte und die Intensität der Aktivitäten in der Schweiz weiter ansteigen, wird sich aber jedenfalls die persönliche Betroffenheit erhöhen. Möglicherweise werden sich die Menschen weniger für übergeordnete umweltpolitische Ziele engagieren, aber wieder stärker für den Schutz ihres unmittelbaren Lebensraumes. Dies kann bis hin zur gesellschaftlichen De-Solidarisierung in jenen Fällen führen, in denen eine Region einen Nachteil zu Gunsten des ganzen Landes zu tragen hätte. Energie wird knapper,



Bern-Westside mit S-Bahn, Tram- und Post-
autoanschluss Verkehrsintensive Einrichtung

auch wenn das Erdöl vermutlich noch längere Zeit verfügbar bleibt. Zu erwarten ist ein allgemeiner Anstieg des Energiepreises, der allen Verkehrsmitteln mit tiefem spezifischem Verbrauch einen Vorteil verschafft. Der Schienenverkehr wird zudem davon profitieren können, dass er dank des elektrischen Antriebs alle denkbaren Primärenergiequellen nutzen kann. Unabhängig von den genauen Ursachen scheint schliesslich unbestritten, dass sich auch das Klima erwärmt und wandelt, mit der Tendenz zu stärkeren Niederschlagsereignissen und damit zur höheren Gefährdung der Verkehrswege durch Naturgefahren.

Netznutzung und Netzbewirtschaftung: Die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege wird sich nur beschränkt mit klassischen Mitteln wie Neubaustrecken und zusätzlichen Spuren ausbauen lassen, da dies auf finanzielle, räumliche und politische Hindernisse stösst. Die Auslastung der Kapazitäten wird damit weiter ansteigen, was durch weiterentwickelte Steuerungs- und Regelungstechnologien ermöglicht wird. Dies ändert aber nichts daran, dass die Verlässlichkeit der Leistungen sinkt und die Netze sehr sensibel auf kleine Störungen reagieren werden. Einige Netzengpässe des Schienen- und Strassenverkehrs werden sich gesamtschweizerisch auswirken. Sobald ein Engpass behoben wird, bildet sich innert kurzer Zeit in seiner Nähe ein neuer; die Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung wird mit dem Phänomen wandernder Engpässe zu kämpfen haben. Schliesslich werden die Nutzerinnen und Nutzer eine neue Erwartungshaltung an die Verkehrsnetze entwickeln: Die Mög-

lichkeit, eine Strasse befahren oder einen Zug benützen zu können, genügt nicht mehr. Vielmehr wird ein umfassendes und intermodales Informations- und Serviceangebot verlangt werden.

Technik: Ausgehend von den höheren regelungstechnischen Anforderungen und den steigenden Erwartungen der Nutzerinnen und Nutzer wird die Informationstechnologie alle Bereiche des Verkehrswesens durchdringen, von der Ortung über die Bewegungsverfolgung bis zur Kapazitätsoptimierung und zu steuernden Eingriffen. Diese Informationstechnologien werden zu einer wachsenden Komplexität der Verkehrsnetze führen, verstärkt dadurch, dass einige dieser neuen Dienstleistungen netzübergreifend angeboten werden sollen. Zu denken ist etwa an die Ladungsverfolgung im Kombiverkehr oder an die dynamische Bewirtschaftung von Park& Ride-Anlagen in Verbindung mit den städtischen Parkleitsystemen. Noch stärker als in der Vergangenheit wird das schweizerische Verkehrswesen in einen europäischen Kontext eingebunden sein. Die Interoperabilität wird damit zur zentralen Anforderung an alle diese Systeme. Nicht auszuschliessen ist schliesslich, dass nennenswerte Anteile des Individualverkehrs auf elektrische Antriebe wechseln. Die Verkehrsleitsysteme erweitern sich dadurch zusätzlich um die Ladestationen der Elektrofahrzeuge und die Netzbewirtschaftung der Elektrizitätswerke. Alle diese informationstechnischen Sensoren- und Datensysteme werden Lebensdauern haben, die deutlich unter jener der klassischen bahn- und strassentechnischen Anlagen liegen. Sie werden sich mithin zum neuen grossen Kostenblock der Anlagenerhaltung entwickeln.

Finanzierung: In Zukunft wird zum einen der Mittelbedarf für den öffentlichen Verkehr markant ansteigen. Zu den Ursachen zählen insbesondere die Folgekosten aus den Grossinvestitionen, die Kosten aus dem Angebotsausbau und der zunehmende Anlagenverschleiss. Hinzu kommen aber auch die Mehrkosten für den Energiebezug. Aufgrund der kleinen Zahlungsbereitschaft werden die Erträge – insbesondere im Güterverkehr – nicht mit der Kostenentwicklung Schritt halten können. Im Gegenzug wird der Staat kaum mehr in der Lage sein, Beiträge in ähnlicher Höhe zur Verfügung zu stellen: Die Alterung der Bevölkerung wird ihn im Sozial- und Gesundheitsbereich vor erhebliche neue Ausgaben stellen. Parallel dazu stagniert oder schwindet der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung, weshalb die Steuereinnahmen eher unterproportional zur Bevölkerungsentwicklung ansteigen. Die Konsequenz ist eine verschärfte Mittelkonkurrenz.

Fazit: Chancen und ...

Der öffentliche Verkehr und insbesondere die Bahn werden somit auch in den nächsten Jahrzehnten sehr wohl eine zentrale Aufgabe haben. Die Weiterentwicklung des Wohn- und Wirtschaftsraumes Schweiz ist ohne dieses Transportsystem nicht denkbar. Mehr noch: Bisher galt die höhere Kapazität der Bahn als Hauptvorteil. Angesichts der Überlastung der Strassen auch in Mittel- und Kleinstädten wird in Zukunft aber ebenso sehr relevant sein, dass die Bahn ein zweiter, strassenunabhängiger und damit zuverlässiger Landverkehrsträger ist. Sie ist in der Lage, nicht nur grosse Verkehrsmengen effizient und umfeldfreundlich zu befördern, sondern sie kann auch Verdichtungsräume zuverlässig und pünktlich erschliessen. Dies wird zum weiteren Wiederaufstehen des Schienenregionalverkehrs beitragen, selbst auf schwächer belasteten Strecken. Dieses Revival könnte durchaus auch der Güterfeinverteilung auf der Schiene eine neue Zukunft eröffnen.

Zu dieser Chance addiert sich die Entwicklung im Energiebereich. Unabhängig davon, wie lange und zu welchem Preis die fossilen Energieträger noch zur Verfügung stehen, kann die Schiene einen entscheidenden Vorteil einbringen: Nur sie lässt sich – ohne Einschränkungen in der Reichweite und Leistung – elektrisch betreiben. Die Elektromobilität als zeitgenössisches Schlagwort des Individualverkehrs begann bei der Bahn vor hundert Jahren und ist heute tägliche Realität. Die Nutzung der Elektrizität als Endenergie bedeutet, dass die Bahn mit allen denkbaren Primärenergien betrieben werden kann. Dies macht sie nicht nur von der Energieversorgung selbst extrem unabhängig, sondern auch von den Preisschwankungen. Es wird der Bahn erlauben, selbst dann verlässliche Preise zu offerieren, wenn andere Verkehrsträger von Energiepreisausschlägen erschüttert werden. Ausserdem sind die SBB mehr oder weniger Selbstversorger.

Schliesslich hat die Bahn selbst ebenfalls noch unausgeschöpfte Potenziale. In der Schweiz nutzt sie zum Beispiel ihr technisches Geschwindigkeitspotenzial noch bei weitem nicht aus. War die Höchstgeschwindigkeit nach bisheriger Planungsphilosophie abgeleitet aus den Anforderungen des Integrierten Taktfahrplanes, so stellt sich für die Zukunft die Frage, ob nicht ein nächster Geschwindigkeitsschritt mit dem Ziel einer maximalen Fahrzeitverkürzung anzupeilen ist. Das Motto: «So schnell wie nötig – nicht so schnell wie möglich» hat vor 25 Jahren als Prinzip einen wertvollen Dienst geleistet, möglicherweise ist es aber nicht die beste Antwort auf die Herausforderungen der Schweiz im Jahre 2035.

Dieser Aspekt ist verknüpft mit einem zweiten Potenzial, nämlich jenem der Intermodalität, also der Verknüpfung unterschiedlichster Verkehrsmittel zu durchgängigen Transportketten. Eine wichtige Rolle spielt dabei das Auto, das – im Gegensatz zur Bahn – nicht mehr schneller werden kann. Im Gegenteil: Infolge der Überlastung des Strassenraums wird es sogar langsamer. Damit werden kombinierte Transportketten mit der Bahn als schnellem Langstreckenverkehrsmittel noch attraktiver als heute. Intermodalität im Güterverkehr ist heute bereits stärker eine Realität als im Personenverkehr, aber noch auf die langen Distanzen fokussiert. Es ist nicht auszuschliessen, dass neue Produktionskonzepte, verbunden mit weiterentwickelten Umschlagtechnologien, den Kombiverkehr zur valablen Alternative auch für die Feinerschliessung werden lassen. Die Güterzüge der Zukunft könnten und sollten zudem schneller und leiser als heute sein infolge der Nutzung neuzeit-

licher Drehgestelle. Sie sollten sich dank der automatischen Kupplung schneller formieren lassen und über Informationsmittel entlang des ganzen Zuges verfügen. Denkbar ist zudem, dass sie noch etwas länger und schwerer werden als heute.

Als letzter Innovationsstrang ist die Informationstechnologie zu adressieren, die noch verstärkt zur Optimierung der Betriebsabwicklung eingesetzt werden kann. Es ist heute absehbar, dass man in wenigen Jahren in der Lage sein wird, einen betrieblich machbaren Fahrplan eines ganzen Bahnnetzes in kurzer Zeit – das heisst in einer bis zwei Minuten – zu berechnen. Dies eröffnet nicht nur neue Perspektiven für die Planung, sondern insbesondere auch für die Disposition. Die zeitgerechte Ermittlung der neuen betriebsoptimalen Fahrlagen der einzelnen Züge lässt sich laufend an die Lokführer übermitteln und erlaubt es, unnötige Halte zu vermeiden sowie die Fahrzeitreserven zielgerichtet zu nutzen. Längerfristig ist der Übergang zu einer Teilautomatisierung vorstellbar, bei welcher die automatische Zugssteuerung die Führung des Zuges durch die Engpassbereiche des Netzes übernimmt. Solche betrieblich-technische Ansätze versprechen eine noch höhere Kapazitätsausschöpfung der höchstbelasteten Knotenbereiche.

... Herausforderungen

Unübersehbar ist aber aufgrund der dargestellten Trends auch, dass der finanzielle Spielraum für den öffentlichen Verkehr und insbesondere für die Bahn mit ihrem grossen Investitionsbedarf wieder kleiner wird. Gegenteilige Verlautbarungen dürfen nicht darüber hinweg täuschen: Auch wenn der Bund derzeit noch grosszügige Investitionsmittel für die fernere Zukunft in Aussicht stellt, so ist er doch heute schon nicht dazu bereit, diese Mittel jetzt zur Verfügung zu stellen. Möglicherweise ist nur ein kleiner Teil der diskutierten Infrastrukturausbauten finanziell machbar. Voraussichtlich werden die Bahn-Nutzerinnen und -Nutzer einen grösseren Teil zur Finanzierung beitragen müssen. Die höheren Tarife werden die Nachfrage dämpfen, was im Gegenzug die Dringlichkeit einiger Ausbauten wieder relativiert. Mit hoher Priorität wird die Substanz des bestehenden Netzes zu erhalten sein. Die bereits beschlossenen, aber teilweise unvollständig umgesetzten Konzepte sind so weit zu vervollständigen, dass langfristig ein homogenes Netz entsteht. Die Frage soll aber auch erlaubt sein, ob man nicht wieder in etwas grösseren Massstäben denken und die Ideen für eine echte Schnellbahn quer durch das Land wieder aufnehmen müsste. Die Konzepte ZEB und Bahn 2030 jedenfalls vermitteln das unbehagliche Gefühl, dass wir Gefangene des Integrierten Taktfahrplanes geworden sind, mit welchem wir aber am Markt trotz gigantischer Investitionen nur noch einen kleinen Mehrwert bringen können.

Könnte ein solches Denken in grösseren Massstäben eine neue Aufgabe der GdL sein, wie seinerzeit der Taktfahrplan?

¹ Siehe den Beitrag von Gisela Hürlimann in der vorliegenden Publikation.

² 1967–2007, 40 Jahre Netzentwicklung der SBB, Rückblick und Ausblick Referat von Wolfram Jerra vor der Gesellschaft der Ingenieure der SBB am 4.12.2007 in Bern

³ Quelle: Grafik aus <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/21/02/ind32.indicator.71702.3210.htm?open=702#702>

⁴ Unter Wahrung des Prinzips der integrierten Bahn wurde der Trassenvergabeprozess ab Jahresfahrplan bis Tagesfahrplan 2006 der Trasse Schweiz AG übertragen. Diese ist eine Aktiengesellschaft im Besitz von SBB, BLS, SOB und VöV, welche je 25 % des Aktienkapitals halten. Mit anderen Worten sind 75 % des Aktienkapitals im Besitz von Infrastrukturbetreibern, was als anfechtbar erscheint, und zum oben erwähnten neuen Lösungsvorschlag gemäss Bahnreform 2.2 geführt hat.

⁵ Aus dem Interview mit dem Leiter SBB EN, Herrn Jon Riatsch, in STROM 1/2006 der Aare Energie AG.

⁶ In diesem Zusammenhang sei an den Preisträger der Goldenen Schiene von 2002, Mobility Car Sharing, erinnert.

6



Gesellschaft der Ingenieure der SBB
Association des Ingénieurs des CFF



«(Un-)erfüllte Erwartungen». 75 und 100 Jahre GdI

Im Bulletin zur Feier des Jubiläums «75 Jahre GdI» äusser-
ten sich anno 1985 verschiedene GdI-Mitglieder aus persönlicher
Sicht zu aktuellen Fragen. Dieses Jubiläums-Bulletin ist in drei
Portionen aufgeteilt auf www.gdi-adi.ch unter den Publikationen
der GdI zu finden.

Uns interessierte, wie die damaligen Autoren (es hatte auch
eine Frau darunter!) heute nach 25 Jahren die Angelegenheit be-
urteilen. Erfreulicherweise haben sich fünf Personen bereit erklärt,
für die aktuelle Festschrift einen Beitrag zu liefern. Doch lesen
Sie selber, wie der Vergleich von früher zu heute ausfällt.

Werner Neuhaus

Der Forstingenieur bei den SBB 1985 und 2010: Funktion und Aufgaben, Entwicklungen der letzten 25 Jahre

MAX KLÄY

Die SBB als Waldbesitzer, Sicherheitsholzerei, Böschungspflege

Die SBB gehören immer noch zu den grössten Waldbesitzern der Schweiz. Ca. 1/3 der Sicherheitsstreifen (Waldstreifen, aus denen Bäume das Trasse bei Sturm und Schnee gefährden können) sind im SBB-Besitz. Diese wurden weitgehend auf gefahrlose Hecken mit nur noch wenigen potentiell gefährlichen Bäumen umgewandelt. Auf den übrigen 2/3 der Sicherheitsstreifen, die im Besitz von Dritten sind, ist es den SBB in den letzten 25 Jahren gelungen, die Häufigkeit der Betriebsunterbrüche durch umstürzende Bäume massiv zu senken. Geblieben ist die Grundproblematik, dass es sehr anspruchsvoll ist, die Baumbestände derart zu behandeln, dass mit den Holzschlägen die Sicherheit verbessert wird, ohne dass grosse Kahlschläge gemacht werden, da diese in der Öffentlichkeit auf Widerstand stossen. Die verfügbaren Finanzen und Personalkapazitäten sollen dort eingesetzt werden, wo die Fachbeurteilung risikoreiche Zustände erkennen lässt. Dazu müssen die jungen Wälder intensiver gepflegt werden, damit die Betriebssicherheit auch in zehn und mehr Jahren nachhaltig gewährleistet ist. Seit 1999 ist der Sachbereich inklusive Böschungspflege und Herbizideinsatz im Gleis in der Verantwortung des Fachdienstes Natur.

Naturgefahren, Schutzbauten und Schutzwälder

1985 waren Probleme der Naturgefahren Nebenbereiche der seinerzeitigen Bahningenieure und nur zu einem kleinen Teil Aufgabe des Forstdienstes. Nach 1985 haben die Bemühungen des Forstdienstes allmählich dazu geführt, dass die SBB von den grossen technischen Fortschritten beim Schutz vor Naturereignissen, insbesondere Steinschlag und Murgänge ebenfalls profitierten. Die SBB-Reorganisation von 1999 führte dazu, dass ein Kompetenzzentrum für Fragen der Naturgefahren netzweit verantwortlich wurde. Das Ziel bestand darin, die verfügbaren Mittel bei Investitionen und Erhaltung zu optimieren. Mit Risikobeurteilungen, mit dem Abwägen von Nutzen und Kosten der Schutzmassnahmen, soll die Sicherheit auf ganzen Strecken erhalten und gewährleistet werden. Eine Intervention bei der Geschäftsleitung Infrastruktur führte ab 2005 dann auch zur personellen Verstärkung des Naturrisikobereiches: seit kurzem sind für den Naturgefahrenbereich vier Geologen, zwei Forstingenieure und ein Bauingenieur in Vollzeitstellen zuständig. Eine Stelle ist noch vakant.

Die Situation beim Schutzwald ist immer noch dieselbe wie 1985: 95% des Schutzwaldes, der für die SBB wichtige Schutzleistungen gegen Naturgefahren wie Lawinen, Erdbeben, Murgänge, Hochwasser und Steinschlag bietet, gehört Dritten. Mittels Waldbauprojekten wird seit 20 Jahren eine zielgerichtete Waldpflege durchgeführt, welche die Schutzwirkungen nachhaltig gewährleistet. Glücklicherweise

haben sich die Verschlechterungen des Waldzustandes (Waldsterbe-Phänomene ab Anfang 1983) nicht in dem befürchteten Masse entwickelt. Waldschäden werden zwar immer noch festgestellt; sie haben sich bis jetzt aber nicht derart ausgewirkt, dass die Funktionstauglichkeit der Wälder zu stark in Mitleidenschaft gezogen wird. Glücklicherweise hat die durch das Waldsterben ausgelöste Umweltdiskussion dazu geführt, dass die Immissionen in die Luft, in die Böden und in die Gewässer reduziert werden konnten. Damit wurden die zunehmenden Waldschäden der Achtzigerjahre abgebremst. Hauptproblem in den Schutzwäldern ist nach wie vor der Wildverbiss durch Gämse, Reh und Hirsch. Die Wildtiere verhindern oder verzögern die Verjüngung des Waldes. Damit sind mittel- bis langfristig die Schutzleistungen und damit die Sicherheit der Trassen gefährdet.

Entstandener organisatorischer Mangel, Verbesserungen durch Infrastruktur 2014

Durch die SBB-interne Reorganisation wurden ab 2005 erfreulicherweise zusätzliche Fachleute angestellt. Nahezu jeder einzelne war aber einer anderen Dienststelle zugeordnet. Diese Einmannbetriebe arbeiten nicht optimal, es ergaben sich viele Doppelspurigkeiten und Koordinationsprobleme. Mit Infrastruktur 2014 wird dieser Mangel hoffentlich wieder aufgehoben. Bereits der erste Reorganisations-schritt auf den 1. Januar 2010 hat markante Verbesserungen gebracht und wieder klare Führungsstrukturen geschaffen.

Der Ingenieur-Geometer bei den SBB: 25 Jahre später

FRANZ EBNETER

Obwohl die Aufgaben der Vermessung bei den SBB grundsätzlich immer noch die gleichen sind, haben die technischen und organisatorischen Entwicklungen in den vergangenen 25 Jahre zu massiven Veränderungen im Arbeitsgebiet der Ingenieur-Geometer der SBB geführt. Es ist nicht vermessen, die enormen Entwicklungen im letzten Vierteljahrhundert als Quantensprung zu kennzeichnen. Initiative Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen haben es verstanden, die revolutionären Entwicklungen in der Vermessungstechnik und bei der elektronischen Datenverarbeitung in ihren Aufgabengebieten so einzusetzen, dass damit wichtige Infrastrukturprozesse wesentlich optimiert werden konnten. Die vermehrte interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen dem Vermessungsdienst und anderen Fachbereichen hat auch die Position der Ingenieur-Geometer gestärkt. Die vor 25 Jahren erhofften Erwartungen wurden so weit übertroffen.

Organisatorisch konnte mit der Zusammenführung Vermessung/Fahrbahn eine Erweiterung der Verantwortung und Kompetenzen der Ingenieur-Geometer in Richtung Fahrbahn erreicht werden. Die Berechnung, Dokumentation und Absteckung der Gleisanlagen erfolgt so in der gleichen Organisationseinheit wie deren Bau und Unterhalt. Der vermehrte Einbezug von Dritten für Routineaufgaben wie geometrische Aufnahmen und Absteckungen ermöglicht die Fokussierung der SBB-Vermesser auf eisenbahnspezifische Aufgaben und stärkt deren Kompetenz bei der geometrischen Projektierung von Gleis- und Weichenanlagen.

Diese Zusammenarbeit zeigt sich ausgeprägt am Beispiel des realisierten Projektes zur Einführung eines neuen Systems der Gleisversicherung. Dank dieser Entwicklung ist es heute netzweit möglich, die von den Vermessern festgelegten Gleisgeometrien automatisch auf die Gleisbaumaschinen zu übertragen und so die Gleise millimetergenau zu verlegen. Dafür optimierten die Vermesser ihr Trassierungssystem zur Berechnung der Linienführung von Gleisen und Weichen in Lage, Überhöhung und im Längenprofil. Diese Berechnungsprogramme berücksichtigen neben den geometrischen Möglichkeiten die fahrdynamischen und konstruktiven Vorgaben und erlauben dank graphischer Unterstützung eine effiziente Optimierung der Gleisanlagen. Lichtraumprofile können überprüft werden. Mit einer topologischen und zeitlichen Phasenverwaltung stehen bei Gleisbauprojekten jederzeit die aktuellen Trassen zur Verfügung. Schnittstellen und Outputs für detaillierte Weichenkonstruktionen, für Gleisbaumaschinen oder für die Absteckung im Felde ermöglichen einen automatisierten Workflow bis zum exakten Einbau der Gleisanlagen. Die Vermesser errichteten über das gesamte Steckennetz ein System von Referenzpunkten – die Gleisversicherungspunkte – an den Fahrleitungsmasten und an Kunstbauten und bestimmten deren Koordinaten und Höhe in einem einheitlichen Koordinatensystem. Die privaten Gleisbauunternehmen entwickelten zu ihren Gleis-

baumaschinen Hard- und Software, mit denen sie die auf die Gleisversicherungspunkte referenzierten Gleisgeometrien automatisch übernehmen und anschließend einbauen können.

Alle Gleisgeometrien werden in der Datenbank der festen Anlagen (DfA), einem zweiten, bedeutenden Projekt, das vom Vermessungsdienst initiiert und realisiert wurde, verwaltet. An diesem zweiten Beispiel lässt sich der Quantensprung der Vermessung in den letzten 25 Jahren eindrücklich zeigen:

Damals hegten die Ingenieur-Geometer die Absicht, die zum Teil noch aus der Zeit des Bahnbaus stammenden Situationspläne über das Bahngebiet mit CAD zu erstellen und zu aktualisieren. Ganz vage bestand sogar die Absicht, die Daten des Bahnplanes zugunsten aller Fachdienste in einem Informationssystem aufzuarbeiten. Dank den Entwicklungen der geographischen Informationssysteme konnten diese Hoffnungen weit effizienter umgesetzt werden. Die Vermesser erfassen die bahntechnischen Anlagen lagerichtig. Die Grundeigentumsverhältnisse, die Situation der Umgebung des Bahnareals mit all den ober- und unterirdischen Fremdleitungen werden in der Regel digital von Drittsystemen übernommen. Die Fachdienste ergänzen ihre Anlagenteile mit den notwendigen Objektdaten wie Objekttyp, Baujahr, Dimensionen, Detailplänen etc. mit entsprechenden Hilfsprogrammen direkt in der DfA, dem geographischen Informationssystem der SBB. Aus diesen Informationen können maßstäbliche oder schematische Situationspläne mit beliebigem Inhalt automatisch erzeugt werden. So entstehen mit den gleichen Grunddaten die Übersichts-Bahnpläne, aber auch die vielen Spezialpläne der Fachdienste. Aus diesen Daten lassen sich zusätzlich tabellarische und statistische Zusammenstellungen von Anlageninformationen jeglicher Art von allen Fachdiensten erstellen. Heute sind alle bestehenden festen Anlagen über das gesamte Netz der SBB in der DfA erfasst. Die Integration aller Fachdienste in die DfA hat deren Interesse an der laufenden Aktualisierung der Daten bei Veränderungen durch Neubau- und Unterhaltsprojekte geweckt, sodass der Datenbestand immer aktuell ist. Die Funktionen der DfA sind auch als Projektierungswerkzeuge ausgelegt. Zusammen mit dem Trassierungssystem wird die Projektqualität enorm verbessert, indem bereits die Projektstudien durch die Ingenieur-Geometer auf deren Machbarkeit überprüft werden. Projektdokumentationen in Form von Plänen und Listen können aus der DfA direkt erzeugt werden. Aus einem anfänglich vermessungsspezifischen Projekt entwickelte sich so ein Basistool für alle Fachdienste, das heute nicht mehr wegzudenken ist und um das uns viele ausländische Bahngesellschaften beneiden.

Eine zunehmende Bedeutung für die Ingenieur-Geometer zeigte sich in den letzten 25 Jahren bei der Bauwerksüberwachung. Die komplexen Bauvorgänge bei Bauprojekten in überbauten Gebieten verlangten nach einer intensiven Überwachung von gefährdeten Objekten. Die Konzeption und der Betrieb von automatischen Mess-Systemen mit geodätischen und geotechnischen Sensoren, die geringste Deformationen detektieren und die notfalls einen Alarm auslösen, sind enorme Herausforderungen, denen sich die Ingenieur-Geometer gerne stellen.

Diese Beispiele zeigen, dass die Ingenieur-Geometer in den vergangenen 25 Jahren mit ihren modernen Werkzeugen, ihrem Wissen und ihrer Kompetenz einen wichtigen Beitrag für eine effiziente, auf dem Stand der Technik arbeitende Unternehmung SBB erbracht haben.

30 Jahre Ingenieur bei den SBB: Eine Bilanz

HEINZ RICKLI

Nach gut 30 Jahren bei den SBB bin ich immer wieder erstaunt über diese lange Bahnkarriere. Denn am Ende meines ersten Arbeitstages 1979 bei den SBB war ich nahe daran, gleich wieder zu kündigen. Der Grund: Auf meinem Bürotisch lagen rund 60 Reglemente, die mich in Form und Farbe an die Armeeeregimente erinnerten. Mein erster Gedanke war: Wo bin ich hier gelandet? Ein Chef mit Weitblick, Humor und grossen menschlichen Qualitäten sowie spannende und anspruchsvolle Aufgaben hielten mich aber bei der Stange. Heute übernehme ich selbst Aufgaben in der Betreuung von neueintretenden Mitarbeitenden und stelle erfreut fest, dass bei den Methoden solcher Einführungen zwischen damals und heute Welten liegen. Dieser Unterschied ist ein kleines Beispiel für den von mir mehrheitlich positiv miterlebten Wandel der Unternehmung SBB vom Staatsbetrieb zum modernen Konzern.

Die Gründe meiner langen Betriebstreue sind vielfältig: Die grosse Vielfalt und Abwechslung der Aufgaben auf verschiedenen Verantwortungsebenen; die Möglichkeit, in zwei unterschiedlichen Sprach- und Kulturregionen arbeiten zu können: Bei meinen internen Stellenwechseln hatte ich einige Male gar das Gefühl, in verschiedenen Unternehmungen zu arbeiten; der grosse Freiraum bei der Arbeit mit der für mich immer wieder überraschenden Möglichkeit, meine Aufgabengebiete stark steuern zu können und Aufgaben dort zu übernehmen, wo ich meine Talente am besten einbringen konnte; die Chance, dass ich ethisch immer voll und ganz hinter meiner Arbeit stehen konnte; die Offenheit des Konzerns im Bereich Aus- und Weiterbildung; die SBB als gute Arbeitgeberin; und nicht zuletzt das soziale Umfeld der SBB-Familie, das in seiner Art vermutlich einzigartig ist.

Im Laufe dieser Jahre steckte ich viel Herzblut in meine Arbeit und habe nach dem bekannten Volksmund «Wie Du in den Wald rufst, so tönt es zurück» auch sehr viel zurückbekommen. Die Arbeit war für mich immer eine grosse Herausforderung und gleichzeitig ein Lern- und Reifeprozess. Am prägendsten waren für mich jene Momente, in denen ich in meiner Aufgabe als relativ junger Bahningenieur mit grossen menschlichen Schicksalen konfrontiert war; auch in diesen Ausnahmesituationen konnte ich voll und ganz auf meine meist älteren und erfahrenen Mitarbeiter zählen und habe von ihnen Unschätzbare gelernt.

Natürlich erlebte ich bei meiner Arbeit auch Momente des Überdrusses und des Missmutes. Da stand ich ab und zu zur Stosszeit in die Bahnhofhalle von Bern und hatte meist rasch wieder das befriedigende Gefühl, mit meiner Arbeit etwas dazu beizutragen, dass am Ende eines Arbeitstages tausende von Pendlern sicher und pünktlich nach Hause fahren können.

Der eingangs erwähnte Wandel geht rapide weiter. Für mich ist er bei der Führungskultur am markantesten spürbar, wo heute durch ein kurzfristiges Managerdenken und Handeln menschliche Werte mehr und mehr in den Hintergrund zu

rücken scheinen. Bei dieser Veränderung – einer generellen Entwicklung unserer Zeit und Gesellschaft – denke ich manchmal mit etwas Wehmut zurück an frühere Patrons mit wahren Unternehmergeist.

Im Alter von 60 Jahren hatte ich mich entschlossen, kürzer zu treten und meine Tätigkeit auf 60 % zu reduzieren. Dieser schrittweise Rückzug aus dem Berufsleben ist für mich eine sehr gute Lösung. Einerseits kann ich mein Wissen und meine Erfahrung an meine jüngeren Kolleginnen und Kollegen weitergeben. Gleichzeitig schätze ich deren frische und unbelastete Art und Weise, wie sie an Probleme herangehen und lerne dadurch täglich von ihnen. Dazu kommen die vielen sozialen Kontakte und das integriert sein im beruflichen Alltag. Auf der anderen Seite bleibt mir mehr Zeit für meine persönlichen Projekte und für eine gute Vorbereitung auf die vollständige Pensionierung. Auf Neudeutsch ausgedrückt: Es ist eine Win-Win-Situation. Ich bin der Unternehmung und meinen Vorgesetzten dankbar, dass sie diesen Weg einer Pensionierung in Etappen ermöglichen und unterstützen. Ob ich beim Erscheinen dieser Festschrift noch bei den SBB aktiv bin, weiss ich nicht; die Zukunft lässt immer viele Möglichkeiten offen.

«Rot ist die Liebe, grün ist die Bahn»

URS B. WILI

Mit diesen Worten leitete ich meinen Text zum 75-jährigen Jubiläum der GdI ein. Mit der Hoffnung, dass die Ingenieure Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit, rationelle Bauweise und Kundenfreundlichkeit, Technik und Ästhetik, Leistung und Umweltschutz unter einen Hut zu bringen vermögen, ging es weiter, und mit dem Satz «wir glauben an die Bahn – dass die Bahn auch an uns glaube» endete der Text.

Wollte der Plakattext wirklich nur auf die neue Farbgebung der Lokomotiven und Einheitswagen IV hinweisen oder eben auch gleichzeitig die Bahn als Hoffnungsträger ins Bewusstsein bringen? Mindestens im Personenverkehr haben sich die Hoffnungen erfüllt. Viele der damaligen Ideen wurden umgesetzt und perfektioniert:

- Taktfahrplan
- Lichtraumprofil für Huckepack und Doppelstockwagen
- feste Fahrbahn
- Neigezüge
- Regelmässige Nutzung der Verbindungslinien, die an den grossen Knoten vorbei führen (Zürich Flughafen–Basel, Biel–Genf)
- Familienwagen (der damalige Arbeitstitel war «Kindergartenwagen»)
- 55 cm hohe Perrons

Die damals gestellte Frage, ob wir Ingenieure in der Unternehmung noch Platz haben, ist damit beantwortet. Wir hatten diesen Platz und haben ihn auch ausgefüllt.

Und heute? Ein grosser Teil der Entwicklungsarbeiten ist in die Industrie ausgelagert worden. Mehrseitige Reglemente der Bahn haben mehrbändigen europäischen «Spécifications techniques d'interopérabilité» Platz gemacht, bei denen man in Anlehnung an Mark Twain sagen möchte «National Railways separated by common specifications». Ausschreibungen haben den Umfang einer Bibel und in jedem Angebot müssen die Unternehmungen die gleichen Beteuerungen ihrer Fähigkeiten und Leistungen herunterbeten.

Unsere GdI hat diesen Veränderungen Rechnung getragen. Sie nimmt jetzt auch Mitarbeiter der Bahnindustrie auf und unterstützt auf kollegiale Art gemeinsames Denken und Handeln über die Grenzen des Wettbewerbs und des Claim Managements hinaus. Die «gewerkschaftlichen» Aspekte werden vom KVÖV vertreten.

Komplexe Systeme – und der öffentliche Verkehr ist ein komplexes System – stehen vor zwei Herausforderungen:

- dem Finden und Umsetzen immer neuer, noch besserer Lösungen und
- dem Erbringen des Nachweises, dass diese Lösungen sicher und zuverlässig funktionieren.

Vor allem das Zweite wird immer schwieriger und aufwendiger – und dauert meist etwas länger als erwartet. Dies und der Segen moderner Kommunikationsmittel, dank derer wir jederzeit und überall erreichbar sind, führen zu immer längeren Arbeitstagen. Berufliche Herausforderungen nehmen einen immer grösseren Teil unseres Lebens und Denkens in Anspruch. Wie vor fünfundzwanzig Jahren postuliert, wollen wir also nicht nur Fachwissen anhäufen, sondern auch unsere Persönlichkeit formen und etwas fürs Gemüt tun.

Die statutengemässe Förderung der kollegialen Beziehungen unter den GdI-Mitgliedern möge uns dabei helfen.

Die Stellung der Akademikerin im Unternehmen SBB – Ein Blick aus heutiger Sicht auf den Text der Broschüre ‹75 Jahre Gdl›

MARIE-LOUISE HARNIK UND URS B. WILI

Vor fünfundzwanzig Jahren war Marie-Louise Harnik eine der Co-Autorinnen des Beitrags über die Stellung der Akademikerin im Unternehmen SBB. Heute ist sie pensioniert, führt ihre eigene Praxis als Psychotherapeutin und ist als psychologische Beraterin tätig.

In einem Interview hat Marie-Louise Harnik zum seinerzeitigen Beitrag und zum Thema aus heutiger Sicht Stellung genommen. Der Interviewer, Urs Wili, und Marie-Louise Harnik haben sich vor Jahren im Rahmen der Kaderausbildung bei den SBB kennen gelernt und sind seither per Du. Das Interview ist daher in der Du-Form geführt worden und wird hier auch so wiedergegeben.

U W: Marie-Louise, seit Deinem vorzeitigen Rücktritt von den SBB und der Eröffnung Deiner psychotherapeutischen Praxis sind mehrere Jahre vergangen. Wie haben sich deine Situation und die Lage der Frau bei der Bahn in dieser Zeit verändert?

M-L H: Als verheiratete Frau und Mutter war es mir wichtig, meinen Beruf nach dem langen Studium ausüben zu können. Ich stellte mir zusammen mit meinem Mann eine Teilzeit-Tätigkeit vor. Durch äussere gesundheitliche Umstände bei meinem Mann geriet ich in die Rolle der Ernährerin der Familie, und unter diesem Aspekt sind auch einige der damaligen Aussagen zu werten. Die Sozialleistungen waren damals auf eine höchstens nebenberufliche Tätigkeit der Frau ausgerichtet, und gegen einen Erwerbsausfall musste sie sich privat versichern. Heute ist das besser geworden.

Damals sass die Akademikerin im Schaufenster. Benedikt Weibel hat mir einmal gesagt, eine Frau müsse hundertprozentig sicher sein, bevor sie etwas sage. Beim Mann genügte fünfzig Prozent und dann behauptete er es einfach.

Ob das wirklich so ist, hängt sicher vom individuellen Selbstverständnis des Einzelnen ab und weniger vom Geschlecht, aber auch heute noch muss die Frau besonders fundiert argumentieren, um gehört zu werden.

U W: Du und deine Kolleginnen hatten geschrieben, die Frau wolle nicht anders behandelt werden als der Mann. Ich gehe davon aus, dass das heute noch gilt. Wäre es aus heutiger Sicht aber überhaupt noch speziell zu erwähnen?

M-L H: Die Frau – nicht nur die Akademikerin – ist heute bei der Bahn voll integriert. Bei den Selbstmanagementseminaren für Frauen, die ich gelegentlich durchführen darf, kommt das auch immer wieder zum Ausdruck. Die Erwerbstätigkeit der Frau ist heute selbstverständlich geworden. Dennoch sind die Rahmenbedingungen oft noch schwierig. Dabei denke ich besonders an die Betreuung der Kinder während der Arbeitszeit.

Wichtig für die Frau, und das vielleicht noch in grösserem Masse als für den Mann, ist die Übereinstimmung der ausgeübten Tätigkeit mit der persönlichen Einstellung. Die Frau will ihre Begabung leben können. Dazu sucht sie sich ihre Stelle sorgfältig aus, ist aber auch auf die Unterstützung ihres Partners angewiesen. Die Frau braucht Anerkennung, gibt sie aber auch ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

U W: Vor fünfundzwanzig Jahren habt Ihr geschrieben, die Rezession habe die Lage der Frau verschlechtert. Ist das heute, wo wir wieder in einer Rezession stehen, auch zu befürchten?

M-L H: Ich glaube, dass heute die Leistung zählt und nicht das Geschlecht. Bedenkenswert scheint mir, dass im obersten Kader immer noch kaum Frauen anzutreffen sind. Dabei wären ihre Offenheit für Neues, ihr Mut und ihr Streben nach nachhaltiger Entwicklung gerade heute besonders Erfolg versprechende Eigenschaften.

In diesem Sinne gilt der damalige Schlusssatz heute noch:

«Wir sind bereit, in dieser (immer noch) vorwiegend männlichen Welt des öffentlichen Verkehrs (nicht mehr nur der SBB) das noch unbekanntere Terrain weiter zu erkunden und die sonnigen wie die schattigen Wege zu gehen. Es ist für uns Frauen eine herausfordernde Situation, die uns die Chance bietet, neue Kräfte zu entfalten ...»

Aktualität und Ausblick

THOMAS KAUER UND URS B. WILI

Gemessen an der Arbeitszeit und an den Zeitstempeln auf E-Mails und SMS waren die Mitarbeiter/innen bei den Bahnen und der Industrie noch nie so fleissig wie heute. Mit Remote Access, Internet-Verbindung im Zug und dank Einsatzbereitschaft, Flexibilität und Kooperation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihrer Partnerinnen und Partner ist eine immer feinere Verzahnung von Arbeit, Freizeit, Ämtern und Nebenbeschäftigungen möglich und damit fast zur Regel geworden. Die einen schöpfen daraus Energie, andere haben Mühe, sich nach der Decke zu strecken. In dieser Situation ist die Gdl mit ihren Anlässen, mit der Kameradschaft unter den Mitgliedern und ihrem weiten Beziehungsnetz sowohl ein Trampolin, das hohe Sprünge erlaubt, als auch das Sprungtuch, das die Folgen eines Absturzes auffangen kann. Natürlich können Arbeitslast und Mangel an Freizeit auch von einer Mitgliedschaft oder von der Teilnahme an Veranstaltungen abhalten – sonst hätte die Gdl schon längst zweitausend Mitglieder. Bereits vor dem Studienabschluss sind die meisten schon in einem anderen Verein engagiert, so dass die Gdl-Mitgliedschaft eine zusätzliche Belastung darstellt. Umso mehr freut es uns, wenn junge und jüngste Mitglieder in spe an der Auslandsexkursion oder beim neu gegründeten Steinhalle-Stamm dabei sind und sichtbar machen, wie viele und wie vieles unter einem Hut Platz hat.

Die Stenografie ist aus unserer Welt fast verschwunden, dafür werden Höflichkeitsfloskeln auf ihre Anfangsbuchstaben verkürzt und Gefühle mit «emoticons» hygienisiert. Wer auf dem Blackberry die Anrede und den Gruss ausschreibt, verstösst gegen das SBB-Sprachleitbild von 2007 und setzt sich dem Verdacht aus, zu viel Zeit zu haben. Die Technik wird immer komplexer. Gleichzeitig hat die Zahl der Ingenieure abgenommen. Zulassungsprozedere für neue Komponenten, Systeme oder Fahrzeuge dauern inzwischen länger als früher die Entwicklung, der Bau und die Erprobung von Prototypen. Und die gut gemeinten Europäischen TSI machen alles scheinbar noch schlimmer, weil sie den vorhandenen Systemen ein weiteres System aufzwingen, bevor die Bahnen bereit sind, die alten abzubauen. Informelle Kontakte in der Gdl würden dabei helfen, Hindernisse zu überwinden und Fehler zu vermeiden.

Nach der Entschlackungskur der «Infrastructure svelte» mit ihrem Weichenklauf nimmt der Bestand der Infrastruktur dank der Grossbauten wieder rasch zu. Damit steigt auch der Aufwand für den Unterhalt. Seit der Einführung des FIRE vor 30 Jahren sind die Folgekosten eigentlich Bestandteil jeder Wirtschaftlichkeitsrechnung. Die in den Medien verbreitete Überraschung über die Kostensteigerungen für den Unterhalt dürfte wohl eher politischer Natur sein – oder ist sie Ausdruck der Enttäuschung darüber, dass es uns Ingenieuren genügt hat, davor zu warnen, und dass es uns nicht gelungen ist, die Effizienz des Unterhalts noch weiter zu steigern?

Dabei wird das Arbeiten von Tag zu Tag teurer. Markante und medienwirksame Arbeitsunfälle und Betriebsstörungen verlangten einst die Verstärkung der Sicherheitsmassnahmen, und wenn es bei uns so weit kommt wie in einigen anderen europäischen Ländern, sinkt das Verhältnis von Arbeitenden auf der Baustelle zu Sicherheitswärtern bald noch rascher als jenes von Produktiven zu Pensionierten. Wir brauchen dringend neue Arbeitsmethoden, wobei die Optimierung im eigenen Arbeitsbereich durch interdisziplinäre und firmenübergreifende Anstrengungen zu ergänzen ist. Wo könnte das besser und kreativer vorbereitet werden als in der GdI?

Was sind die grössten Herausforderungen der nächsten fünfundzwanzig Jahre?

Technik und Fahrdienstvorschriften sind europaweit zu vereinheitlichen; Grenzen sind weiter abzubauen, und zwar zwischen den Bahnen, aber auch zwischen den Disziplinen. Dazu ist aktive Mitwirkung in den Normungsgremien nötig. Die Schweiz als europäischstes der europäischen Länder hat hier immer wieder einen Ausgleich zwischen den nationalen Interessen der grossen Staaten herbeizuführen vermocht, und GdI-Mitglieder sind für solche Aufgaben prädestiniert!

Die Infrastruktur muss noch flexibler genutzt werden. Insbesondere ist das Nebeneinander von Arbeiten und Betrieb wesentlich zu erleichtern und die Störungsbehebung ist zu beschleunigen. Das Angebot ist weiter an die Kundenbedürfnisse anzupassen – auch und vor allem im Güterverkehr. Neue Produkte und neuartige Angebote sollen neue Kunden anziehen und sie besser über den Tag verteilen. Besitzer der Infrastruktur, Betreiber, Bahnindustrie und Behörden müssen wesentlich enger und unkomplizierter zusammenarbeiten. Die Problemlösung muss im Vordergrund stehen, nicht allfällige «claims». Bei der Suche nach kurzfristigen, günstigen Lösungen gilt es, den langfristigen Nutzen im Auge zu behalten und auch von anderen Bahnen und vom Ausland zu lernen, wie das ja bereits beim Taktfahrplan der Fall war.

Die GdI kann hier den Rahmen zur Verfügung stellen und die Kontakte vermitteln – das Engagement muss von den Mitgliedern kommen. Und, last but not least, das alte Eisenbahnerfeuer ist wieder anzufachen: Wenn wir uns erfolgreich für eine gute Bahn einsetzen, hilft das nicht nur der Bahn, sondern verschafft uns letztlich selbst Genugtuung und Freude. Für die GdI als Verein stellt sich die Herausforderung, die technologischen Abhängigkeiten einer Eisenbahn ins Bewusstsein zu bringen, insbesondere bei denjenigen, die von ausserhalb kommen und gewohnt sind, nach kurzer Zeit wieder in einer anderen Branche zu arbeiten. Wenn ihr das gelingt, wird sie auch in Zukunft Mitglieder für die Vorstandsarbeit motivieren können.

TSI: Technical Specification for Interoperability

FIRE: Finanz- und Rechnungswesen

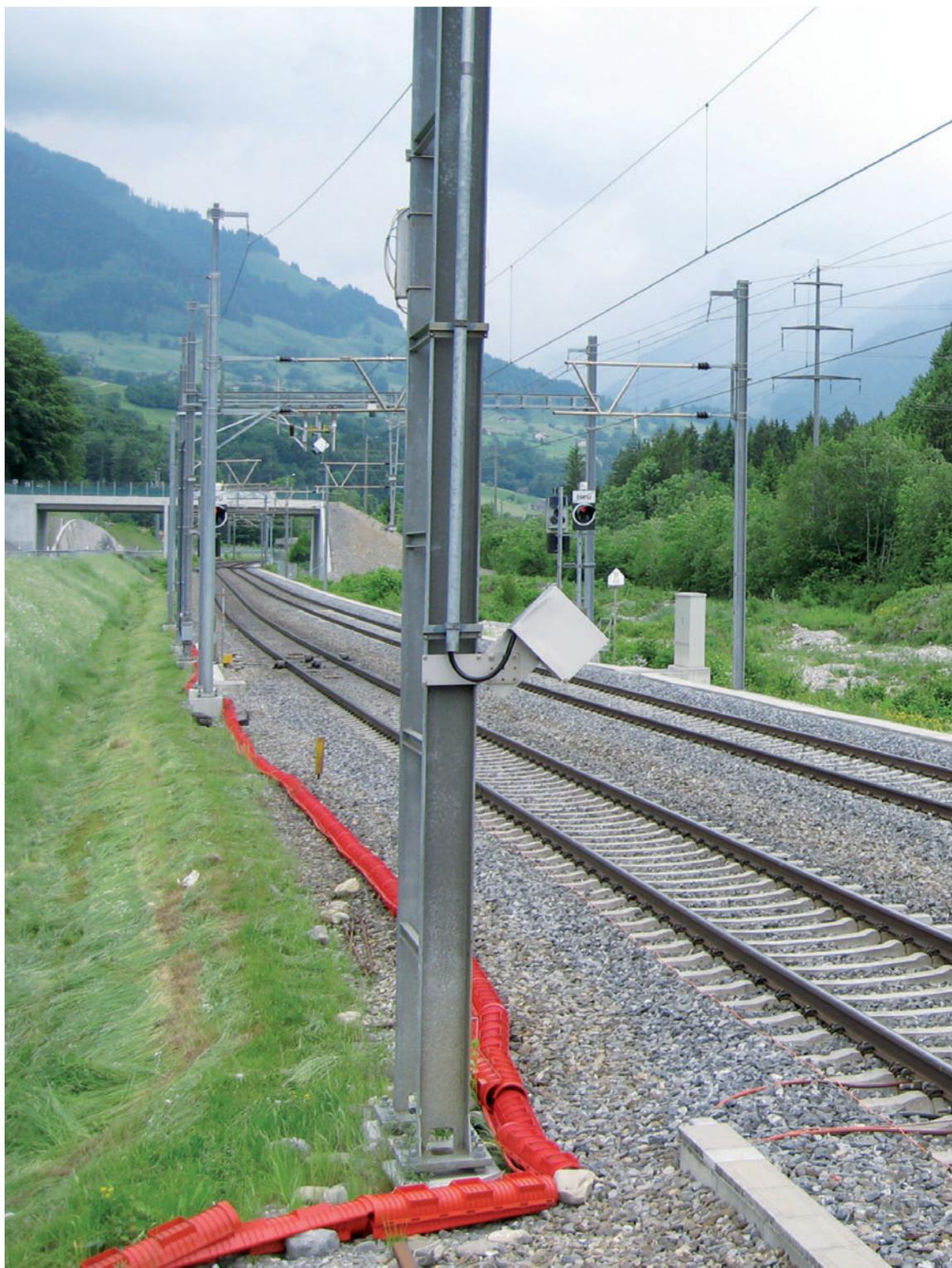
Infrastructure svelte: Schlanke Infrastruktur

Farbbilder auf den folgende Seiten:
Öffentlicher Verkehr und GdI:
Gedankengänge – Zugänge – Ein- und Ausgänge





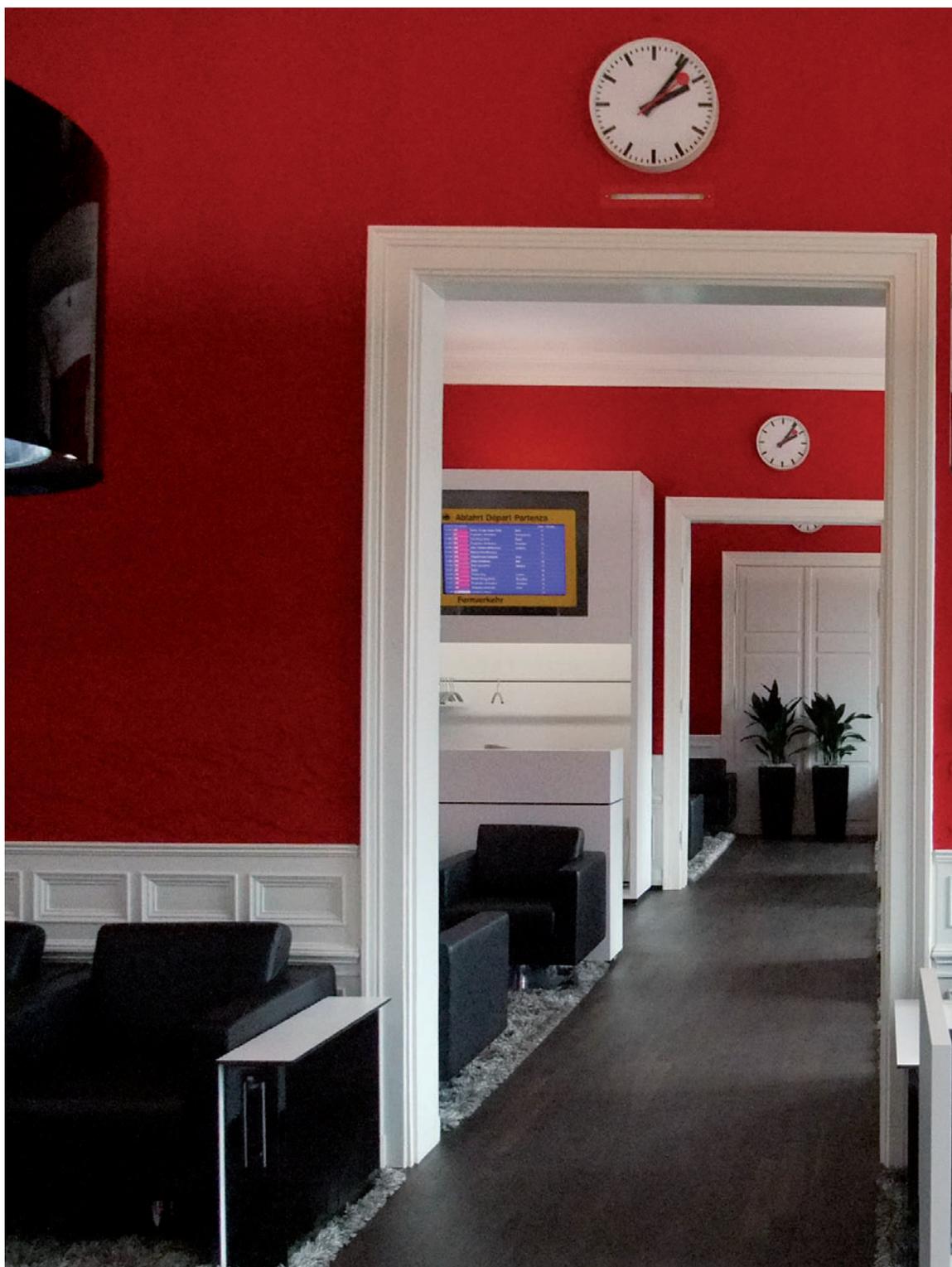




























Versprechen Nr. 3:
Wir machen
es Ihnen leicht.

Einfach. Schnell. Direkt.

zurichconnect.ch

Versicherungsträger
*Zürcher Versicherungs-Gesellschaft



Gdl–Adl Veranstaltungen: Delegiertenversammlungen und Generalversammlungen

Delegiertenversammlung (schwarz)

Generalversammlung (rot)

- | | |
|------|---|
| 1910 | 29.09. Ort ? |
| | 06.11. Bern, Kasino (Gründungsversammlung) |
| 1911 | 02.04. Bern, Kasino |
| | 24.06. Luzern, Verwaltungsgebäude SBB |
| | 25.06. Luzern (mit Damen) |
| | 26.11. Zürich, Hotel St.Gotthard |
| 1912 | 22.09. Olten, Bahnhof |
| | 26.10. Biel, Hotel ‹Weisses Kreuz› |
| | 27.10. Biel, Rathausaal, Twann ‹Bären› |
| 1913 | 25.05. Olten, Bahnhofgebäude |
| | 13.07. Zürich, Bahnhof Konferenzsaal, Schiff ↔ Erlenbach
(Bankett) (mit Damen) |
| | 14.12. Olten, Bahnhofgebäude |
| 1914 | 17.05. Olten |
| | 22.11. Olten, Bahnhofbuffet 1.Stock |
| | 12.12. Bern, Bürgerhaus Konferenzzimmer 2.Stock |
| | 13.12. Bern, Bürgerhaus |
| 1915 | 27.06. Olten, Bahnhofbuffet 1.Stock |
| | 26.09. Langenthal, Hotel Bären |
| | 20.11. Bern, Bürgerhaus |
| 1916 | 02.07. Olten Bahnhof |
| | 03.12. Fribourg, Restaurant Continental |
| | 03.12. Fribourg |
| 1917 | 17.06. Solothurn, Restaurant Misteli,
→ Jegenstorf Hotel Kreuz Dîner (Menue de guerre) |
| | 07.10. Neuchâtel, Hôtel de Ville, Excursion Chaumont |
| | 26.11. Zürich, Restaurant du Nord |
| 1918 | 13.07. Olten, Bhf.buffet Konferenzsaal 1.Stock |
| | Okt. Aarau, Ausfall wegen Grippeepidemie |
| 1919 | 17.01. Bern |
| | 17.05. Olten |
| | 01.11. Bern, Bürgerhaus |
| | 02.11. Bern, Restaurant Innere Enge |
| 1920 | 10.10. Zürich, HB Konferenzsaal |
| | 10.10. Zürich (keine Akten) |

-
- 1921 05.01. Olten, Bhf. Konferenzsaal
 01.02. Bern, Bürgerhaus
 ? ?, keine Akten
- 1922 09.06. Olten, Bhf. Konferenzsaal
 29.10. Burgdorf, Hotel Guggisberg
 29.10. Burgdorf, Hotel Guggisberg
- 1923 17.02. Olten, Bhf. Konferenzsaal
 23.09. Luzern, Rathaussaal
 23.09. Luzern, Rathaussaal, Bankett Hotel Gütsch,
 Schiff Vitznau retour (mit Damen)
- 1924 28.06. Fribourg, Büro Bahningenieur
 06.09. Charmey, Hôtel Maréchal-Ferrant
 07.09. Broc, Hôtel de Ville, Exkursion Gruyère
- 1925 19.09. Villars-Palace
 20.09. Villeneuve, Hôtel du Raisin,
 visite Château Chillon, bateau → Lausanne
- 1926 05.06. Olten, Bhf. Konferenzzimmer
 11.09. Faulensee, Pension Strandweg
 12.09. Reichenbach, Hotel Bären, vorher Ausflug auf Niesen
- 1927 21.05. Bern, Bürgerhaus
 25.09. Biel
 25.09. Magglingen
- 1928 29.09. Zürich, Sitzungszimmer Kreisdirektion
 30.09. Forch, Hotel Krone, Marsch → Obermeilen
 Restaurant Hirschen, Extraschiff → Zürich
 17.11. a.o. Aarau, Hotel Aarauerhof
- 1929 26.01. Bern, Hotel de la Poste
 09.03. a.o. Zürich, Bhf. Konferenzsaal, (Ämtereinreihung)
 11.10. Basel, Konferenzzimmer Centralbhf.
 12.10. Basel, Restaurant Schützenhaus
- 1930 06.09. Luzern, Bhf. Konferenzsaal
 07.09. Luzern, Rathaus
- 1931 20.06. keine Akten
 12.09. Locarno, Rathaus
 12.09. Locarno, Rathaus
- 1932 19.07. Bern, Bürgerhaus
 22.10. Genève, Buffet de la Gare Cornavin
 23.10. Genève, Buffet de la Gare Cornavin
-

1933	11.07. Bern, Bürgerhaus
	07.10. Neuchâtel, Bhf. Konferenzsaal
	08.10. Neuchâtel, Hôtel de Ville
1934	? ?, keine Akten
	? ?, keine Akten
1935	01.05. Bern, Dienstgebäude SBB
	12.07. Bern, Hotel zum Wilden Mann
	21.09. Bern, Hotel zum Wilden Mann
	22.09. Bern, Gurten Kulm (Silberjubiläum), vorher Stückgüterbhf. Weiermannshaus
1936	17.07. Utzenstorf, Hotel Bären
	26.09. Kilchberg, Oberer Mönchhof
	27.09. Wädenswil, Restaurant Krone, vorher Brauerei (Anhören Radioansprache Bundespräsident Dr. Meyer über Frankenabwertung)
1937	11.05. Burgdorf, Hotel Guggisberg
	02.10. Binningen, Restaurant Neubad
	03.10. Rheinfelden, Salmen, vorher RB MuttENZ
1938	08.10. Luzern, Hotel Wildenmann
	09.10. Pilatus Kulm
1939	31.03. Olten, Hotel Merkur
	20.07. a.o. Olten, keine Akten
	21.10. Olten, Bahnhofbuffet
	29.10. Kaltenherberge (Langenthal), Extrafahrt LMB → St.Urban Chorgestühl Klosterkirche
1940	19.10. Lausanne, Buffet de la Gare
	20.10. Chexbres, Hôtel Bellevue
1941	25.10. Lausanne, Buffet de la Gare
	26.10. Sierre, Salle du conseil communal, Musée des costumes au château de Villa
1942	13.06. Langenthal, Hotel Bären
	10.10. Langnau, Hotel Bären
	11.10. Münchenbuchsee, Hotel Bären, vorher Besichtigung Sendestation Radio Schweiz
1943	25.06. Bern
	23.10. Urtenen, Restaurant z.Bären
	24.10. Utzenstorf, Hotel Bären, vorher: umgebauter Bahnhof EBT/SBB Burgdorf, neues Rollmaterial EBT

-
- 1944 28.10. Zürich Uetliberg, Restaurant Uto Kulm
29.10. Halbinsel Au, Hotel
- 1945 27.01. a.o. Bern, Hotel Schweizerhof
07.07. Bern, Hotel Schweizerhof
20.10. Zürich, Hotel Sonnenberg
21.10. Einsiedeln, Kloster, Fürstensaal, Besichtigung
- 1946 24.06. Luzern, Bhf.buffer Jägerstübli
26.10. Luzern, Hotel Wilden Mann
27.10. Kastanienbaum
16.12. a.o. Luzern, Bhf.buffer Jägerstübli
- 1947 03.02. a.o. Luzern, Bhf.buffer Fürstenzimmer
27.05. Luzern, Bhf.buffer
13.09. Basel, Restaurant Tivoli
14.09. Basel, Schlüsselzunft, vorher Schiff Rheinhafen
- 1948 20.04. Bern, Bhf.buffer
18.08. a.o. Bern, Bhf.buffer
09.10. Lausanne, bâtim.adm.I CFF
10.10. Grand Hôtel Rochers de Naye
- 1949 01.02. Bern, Bhf.buffer
25./26.06. Sion, Hôtel de la Gare
26.06. Sion, Salle du Grand Conseil
28.10. a.o. Bern, Café Cina
- 1950 17.09. a.o. Bern, Bhf. Konferenzzimmer
18.11. Bern, Bürgerhaus
19.11. Spiez, Bhf.buffer, Fahrt in Wagen mit Pneurädern
Bern-Spiez-Kandersteg retour
- 1951 29.08. a.o. Bern, Bürgerhaus
13.10. Bern, DG Bhf. Konferenzzimmer
14.10. Biel, Aula Handelsschule, Nachmittag Magglingen
- 1952 27.09. Zürich, Zunfthaus Zimmerleuten
28.09. Rapperswil, Hotel Schwanen, Nachmittag Schiffahrt
- 1953 14.11. Zürich, Bhf.buffer Zürich Enge
15.11. Rüslikon, Hotel Belvoir
- 1954 06.11. Locarno, Bhf.buffer
07.11. Locarno-Orselina, Hotel Orselina
- 1955 29.10. Luzern, Hotel Hermitage
30.10. Rigi Kaltbad, Hotel Bellevue
- 1956 30.01. a.o. Bern, Restaurant Bristol
03.11. Lausanne, bâtim.adm.I CFF
04.11. Rivaz, Château de Glérolles
-

1957	23.11. Neuchâtel, Restaurant des Halles	
	24.11. Neuchâtel, Château salle Grand Conseil	
1958	22.11. Bern, Restaurant Du Théâtre	
	23.11. Bern, Gurten	
1959	21.11. Luzern, Hermitage	
	22.11. Luzern, Hermitage	(Lz)
1960	17.02. a.o. Bern, Hotel Bristol	
	22.10. Luzern, Wasserturm Kapellbrücke	
	23.10. Lenzburg, Schloss (50 Jahre GdI)	(Lz)
1961	04.11. Zürich, HB Bhf. buffet	
	05.11. Rorschach Hafen, Bhf. buffet	(Zü)
1962	25.05. Biel, Hotel Bielerhof	
	26.05. La Neuveville, Hôtel J.J. Rousseau	(Lz)
1963	07.06. Zürich, Restaurant Waid	
	08.06. Schaffhausen, Hotel Kronenhof	(Zü)
1964	22.05. Bern, Bhf. Parkterrasse, Sitzungszimmer ZfW	
	23.05. Oberhofen, Hotel Ländte, Schlossbesichtigung	(Bn)
1965	14.05. Luzern, Hotel Rütli	
	15.05. Engelberg, Brunni	(Lz)
1966	03.06. Lausanne, Hôtel des Palmiers	
	04.06. Bulle, Hôtel Gruérien	(Ls)
1967	02.06. Zürich, Restaurant Clipper	
	03.06. Zürich, Uto Kulm	(Zü)
1968	21.06. Twann, Hotel Fontana	
	22.06. Biel, Kongresshaus	(Bn)
1969	30.05. Basel, BVB Claragraben	
	31.05. Basel, Rathaus Grossratssaal Schiffahrt auf Rhein	(Lz)
1970	05.06. Lausanne, CFF Arrd. I, EPFL	
	06.06. Vevey, Casino Rivage, Blonay-Chamby	(Ls)
1971	04.06. Brugg, Hotel Bahnhof	
	05.06. Brugg, Aula HTL, Königsfelden Vindonissa	(Zü)
1972	16.06. Burgdorf, Hotel Stadthof	
	17.06. Solothurn, Berufsschulhaus, Aareschiff Sol.-Biel	(Bn)
1973	15.06. Morges, Hôtel du Cheval Blanc	
	16.06. Fribourg, salle du Grand Conseil, Altstadt	(Ls)
1974	22.03. a.o. Bern, <Unternehmungspolitik>	
	25.04. a.o. Bern, <Unternehmungspolitik>	
	14.06. Wohlen AG	
	15.06. Lenzburg Schloss,	(Lz)

1975	02.05. Winterthur, Hotel Krone	
	03.05. Schloss Laufen am Rheinfall, Kloster Rheinau	(Zü)
1976	08.01. a.o. Bern, <Unternehmungspolitik>	
	18.06. Neuchâtel, Hôtel Central	
	19.06. Neuchâtel, Aula Université	(Bn+Ls)
1977	13.04. a.o. Bern, mit GD <Verkehrspolitik>	
	03.06. Sion	
	04.06. Lausanne, Buffet de la gare, Schiff	(Ls)
1978	23.06. Rigi-Staffel, Hotel Berghaus	
	24.06. Luzern, Rathaus, Stadtrundgang	(Lz)
1979	21.09. Spiez, Hotel Des Alpes	
	22.09. Brienz Ballenberg, Wirtshaus Bären	(Bn)
1980	09.05. Rapperswil, Hotel Speer	
	10.05. Rapperswil, Aula HTL, Polenmuseum	(Zü)
1981	15.05. Bern, Hotel Metropole	
	16.05. Laufen, Gasthof Bären, Dampfzug	(Bn)
1982	17.05. Arlesheim, Hotel Ochsen	
	08.05. Arlesheim, Hotel Ochsen, Dom, Goetheanum	(Lz)
1983	06.05. Lausanne, Hôtel de Lausanne	
	07.05. Lausanne-Dorigny EPFL, visite EPFL	(Ls)
1984	18.05. Romanshorn, Seehotel	
	19.05. Zürich, Bhf.buffer au 1er, Landesmuseum	(Zü)
1985	07.06. Niesen Kulm, Berghaus	
	08.06. Spiez, Kirchgemeindehaus <75 Jahre Gdl>, Schloss, <Dîner dansant> auf Schiff	(AGr)
1986	23.05. Rapperswil, Schloss	
	24.05. Zürich, Bhf.buffer, nachher Botanischer Garten oder Museum Rietberg	(Zü)
1987	26.06. Fribourg, Hôtel <Duc Bertold>	
	27.06. Fribourg, Restaurant de L'Aigle Noir, Ligne Rail 2000 Fribourg-Romont, Romont Musée Vitrail	(Ls)
1988	27.05. Spiez, Hotel Des Alpes	
	28.05. Thun, Hotel Freienhof, Stadtrundgang	(Bn)
1989	02.06. Bad Lostorf, Hotel Lostorf	
	03.06. Olten, Hotel Aarhof, Stadtrundgang	(Lz)
1990	08.05. Zürich, Sihlpost, am Abend Gründung UEEIV auf Schiff Zürichsee	
	09.05. Winterthur, Rathaus, Stadt, Museum	(Zü)

1991	14.06. Brig, Hotel Simplon	
	15.06. Brig, Stockalperpalast, Stadtrundgang	(Ls)
1992	12.06. Porrentruy, Hotel Terminus	
	13.06. Delémont, Hôtel du Soleil, Stadtrundgang	(Bn)
1993	04.06. Aarau, Restaurant Gais	
	05.06. Aarau, Restaurant Affenkasten	(Lz)
1994	03.06. Bad Ragaz, Hotel Sandi	
	04.06. Au ZH, Landgasthof, Weinbaumuseum	(Zü)
1995	05.05. Lausanne Ouchy, Hôtel de la Navigation	
	06.05. Lausanne Ouchy, Hôtel de la Navigation, Olympisches Museum	(Ls)
1996	07.06. Flüelen, Hostellerie Sternen	
	08.06. Schiff Flüelen-Brunnen, Schwyz Schaukäserei	(Bn)
1997	18.04. Basel, Hotel Viktoria	
	19.04. Basel, Restaurant Rialto, Stadtführung	(Lz)
1998	24.04. Winterthur, Hotel Wartmann	
	25.04. Zürich Flughafen	(Zü)
	28.11. a.o. Thun, Bhf.buffer, Gründung KVÖV	(Bn)
1999	23.04. Genève, Hôtel Le Montbrillant	
	24.04. Genève Aéroport, Sicherheitsdienst Flughafen	(Ls)
2000	12.05. Neuchâtel, Bibliothèque des Pasteurs	
	13.05. Neuchâtel, Eurotel, Kabelwerk Cortailod	(Bn)
2001	27.04. Bellinzona, Ristorante Pedemonte	
	28.04. Bellinzona, Rathaus, Stadtführung	(Lz)
2002	31.05. Sedrun, Hotel «La Cruna», am 01.06 Kloster Disentis	
	22.06. Zürich, Bhf.buffer au 1er, Baustelle Zürich Vorbahnhof	(Zü)
2003	10.05. Olten, Bhf.buffer	
	14.06. Bern, Kongresszentrum Galaxy	(Bn)
2004	25.06. Brig, Restaurant Schlosskeller	
	26.06. Brig, Restaurant Schlosskeller	(Bn)
	neu: erweiterte ZV-Sitzung mit OG-Vorständen (statt DV)	
2005	24.06. Basel, Restaurant Rollerhof	
	25.06. Basel, Postzentrum, BLT Depot Oberwil BEB Oldtimer → Leymen Restaurant à l'ange	(Lz)
2006	19.05. Zürich Uetliberg, Hotel Uto Kulm	
	20.05. Zürich Bhf. → Schaffhausen, Rheinschiff, Stein am Rhein (-Konstanz)	(Zü)

2007	22.06. Martigny, Hôtel de la Poste	
	23.06. Finhaut, Staumauer Emosson	(Ls)
2008	16.05. La Chaux-de-Fonds, Hôtel Fleur-de-Lys	
	17.05. La Chaux-de-Fonds, Hôtel Fleur-de-Lys, Musée d'Horlogerie	(Bn)
2009	20.06. Genève, Siège TPC	
	20.06. Genève, TPG Grand-Lancy, Tramfahrt	(Ls)
2010	keine	
	29.05. Poschiavo, Casa Torre (100 Jahr Jubiläum)	

In der Klammer ist jeweils die OG genannt, die den Anlass (GV) organisiert hat.

Gdl–Adl Veranstaltungen: Fachtagungen und Auslandexkursionen

Fachexkursion, ab 1971 Fachtagung (schwarz)

Auslandexkursion (rot)

1915	20./21.11. Bauarbeiten Brienerseebahn	
1920	14.11. Station und UW Göschenen, KW Amsteg	
1922	Dat.? Kraftwerk Amsteg	
1923	14./15.07. KW Barberine	
1924	06./07.09. Monastère Valsainte, Barrage lac de Montsalvens, centrale la Jogne	
	22.–27.09. Eisenbahntechnik Tagung in Berlin (Einladung, Urlaub o. Anrechnung, Teilnahme?)	
1925	19.09. Usine Bex Gare, Usine des Mines et Salines Bex	
1928	25.08. Kraftwerke Oberhasli	
	29.09. Maschinenfabrik Escher, Wyss & Co Zürich	
1929	21./22.09. Grimselbauten	
	12.10. Rheinkraftwerk und Schleuse Kembs	Zü
1930	24.05. St.Ursanne, Viadukt im Bau	
1935	23./24.03. Mulhouse, Bhf.umbau, Strasbourg	Lz
	17.–19.05. Paris, Gares de l'Est et St. Lazare	Bn
	29.06. Bern, Leichttriebfahrzeug: Referat und Fahrt mit Rotem Pfeil nach Thun	
	31.08. Etzelwerk mit SIA St.Gallen	Zü
1936	07.03. Lyon, Jubiläumsausstellung 100 Jahre Ampere	Ls
	20.06. Etzelwerk, Sihlsee	Lz
	17.10. St.Barthélemy, Mauvoisin KW	Ls
1937	13.03. Oelbohrung Cuarney	Ls, Bn
	22.05. Mulhouse, Stellwerk Lutterbach («nach 50. Entgleisung in Zürich mit neuem Stw. Herbst 1936»)	Zü
	29.05. Etzelwerk, Stauphase, Zentrale Altendorf	Zü
	04.–06.06. Esch, Stahlwerk Arbed-Belval, Luxembourg	Bn
1938	30.04. Vierspur Wilerfeld-Bern, Schnelltriebzüge, Fahrt Re 8/12 → Thun (100 Teilnehmer!)	Bn
1939	25.02. Bauanlagen <Landi 39> Zürich	Bn
	29.04. Hafenanlagen BS und BL	Lz
	22.06. Genève, Gleisusbau Cornavin, Werk SAAS, Bildausstellung <Prado>	Ls
1940	27.04. Bauten am Walensee	Zü
1941	10.05. Signum AG, Wallisellen	Zü
	24.05. Doppelspur Sisikon-Flüelen	Lz
	12.07. KW Innertkirchen, Kapf	Bn

1942	09.05. SWS Schlieren, Depot Oerlikon Städtische Strassenbahn Zürich	Zü
	30.05. Eisenerzbergwerk Herznach	Lz
	12.09. Papierfabrik Biberist, Cellulosefabrik Attisholz	Bn
1943	06.03. Davos, Weissfluhjoch, Schnee- und Lawinenforschungsinstitut	Lz
	15.05. Rekonstruktion Tunnel La Croix bei St.Ursanne	Ls
	29.05. Brown Boveri Baden	Zü
	03./04.07. FO-Bahn neu elektrifiziert	Ls
	18.09. KW Rapperswil-Auenstein	Bn
1944	10.06. Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon	Zü
	24./25.06. KW Mörel, Alu Chippis, KW Vernayaz und Barberine	Ls
	01.07. v.Roll Eisenwerk Gerlafingen	Bn
	21.10. Bau neuer RB La Praille	Ls
1945	23./24.05. Netze GFM und MOB	Ls
	25.08. Umbau Guggenlochbrücke bei Lütisburg	Zü
	15.09. KW Lucendo	Lz
1946	29.06. Rhône-KW Génissiat, France	Ls
	21.09. 2. Gleis Brunnen-Sisikon	Lz
	30.11. Eidg. Flugzeugwerk Emmen	Bn
1947	06.02. Schindler Wagons S.A., Pratteln	Ls
	31.05. Schaffhausen Bhf.umbau und Stahlwerk Georg Fischer	Zü
	07.06. KW Rossens Bau Staumauer	Ls
	04./05.10. Colmar, Lokomotivwerkstatt Bischheim, Strasbourg RB, Hafen, Stadt; Extrazug Lausanne ↔ Strasbourg mit Rotem Dieselpfeil SBB Rce 2/4	Lz
1948	24.04. Flugplatz Kloten	Zü
	28.04. HW Yverdon, Akkumulatorenfabrik Leclanché	Ls
	21.-23.05. 16 SNCF Ing. bei GdI/SBB Kr.II und I als Gegenbesuch zu Exkursion Strasbourg 1947	
	19.06. KW Wassen	Lz
1949	05.11. Chantiers Salanfe, Miéville, Barrage Rhône Evionnaz, Lavey	Ls
1950	22.07. KW Handeck II, Oberhasli	Lz
	06.-08.10. Genua, Bahnanlagen, Hafen	Bn

1951	15.-17.06. Hüttenwerk Belval Esch s.Alzette, Luxembourg Anlg.CFL, Rundfahrt/Echternach	Bn
	27.-29.10. Provence, Avignon-Arles-Nîmes Chantiers Rhône de Donzère-Mondragon	Ls
	24.11. Waggonfabrik SIG Neuhausen	Zü
1952	21.06. KW Ritom, Umbau Brücke Airola	Lz
	19.07. KW und Damm Marmorera	Zü
	13.09. Neuer Tunnel Varzo FS	Ls
1953	18.04. Flugplatz Kloten, Rundflug	Lz
	04.-06.09. München Verkehrsausstellung	Zü
	17./18.10. Dijon, cde.centralisée, triage Chevrey	Ls
1954	13.03. Eidg. Landestopographie	Bn
	03.07. Cellulosefabrik Attisholz	Lz
	04./05.09. Barberine, barrage Emosson	Ls
	25./26.09. Höllentalbahn, Schwarzwaldbahn	Bn
	30.10. Vernier - La Praille, triage, Electrification Genève - La Plaine	Ls
1955	02.06. Biel, RB, General Motors	Ls
	27.06. Flughafen Kloten, Radaranlage	Zü
	02.07. Gotthardlinie: Brücken/Lawinenverbauung	Lz
	09.-11.09. Bruxelles, Jonction Nord-Midi	Bn
1956	08.10. Chantiers Grande Dixence	Ls
	12.08. Ausschieben alte Wattinger Reuss Brücke	Lz
	13.-16.09. Marseille, Raffinerie Shell, Hafen Ölumschlag, Bahnanlagen	Ls
1957	25.05. Forces motrices de la Gougra	Ls
	21.-23.06. Ruhrgebiet Wanne-Eickel, Grossbaustellen, Kohlengrube	Ls
	13.07. KW Göscheneralp	Lz
	07./08.09. Montafon, Illwerke KW-Anlagen	Zü
1958	19.10. Buchs, Bhf., Rheinkies-Anlagen	Zü
	03.-05.10. Wien, Stadt und Bahnhöfe	Bn
	15.11. Kerenzerbergtunnel im Bau	Zü
1959	11.09. Kehrlichtverbrennungsanlage Lausanne	Ls
	06.-08.11. Mannheim KW, Frankfurt Sicherungsanlagen, Heidelberg Bahnhof	Bn
1960	24./25.09. Chiasso Bhf.erweiterung, Lugano-Maloja-St.Moritz-Zürich	Zü

1961	26./27.05 Belfort, Alsthom, Stadt, Ronchamp, Kappelle Le Corbusier	Ls
	25.06. Retourfahrt Zürich-Como mit neuem TEE II	Bn
	07.10. Birrfeld (BBC), Vindonissa	Lz
1962	03.09. KW Linth-Limmern Baustelle	Zü
	13.-15.10. Turin, Stadt, Museen, FIAT	Bn
	24.11. Dübendorf EMPA	Bn
	24.11. Zementfabrik Holderbank Wildegg	Lz
1963	19.-22.09. Hamburg (Werft, Hafen, Stadt), Puttgarden – Rodby (Fähre), Brücke Fehmarnsund	Lz
1964	15.02. Lausanne, Bauten Expo	Bn
	22.-25.10. Paris, Bhfe. SNCF, Metro, Flugh. Orly	Ls
1965	29.01. Bern, neues Stellwerk	Bn
	11.-13.09. München, Internationale Verkehrs-Ausstellung	Zü
	22.10. Centrale thermique Chavalon	Ls
1966	25.03. Ls-Ge RABDe 12/12, triage La Praille	Ls
	20.05. Bern-Romont RABDe 12/12	Bn
	29.09.-03.10. Niederlande: Hellevoetsluis, NS	Bn
1967	23.-25.09. Luxembourg Land, Stahlwerk Arbed-Belval	Ls
	20.10. Muttenz RB, Basel Bhf. buffet	Bn
	09.12. Bern, Amt für Mass und Gewicht	Bn
1968	25./26.10. Milano: Stadt, Metro, Scala	Lz
	18.12. Bern, Rechenzentrum SBB	Ls
1969	19.04. Kloten, Swissair Unterhaltswerft	Zü
	19.-21.09. Trier, Mosel, Koblenz Schiff Rüdesheim	Zü
1970	20.05. Baustelle Heitersbergtunnel	Lz
	25./26.09. Jura: Nyon-Morez-Dôle-Besançon-Loche	Bn
	Ab 1971 jährliche Fachtagung	
1971	04.06. Brugg HTL, Frick Stahlton AG	Zü
	24.-26.09. Frankreich: Paris, Turbotrain, Loire-Schlösser	Ls
1972	16.06. Choindéz, Taktfahrplan, von Roll-Werk	Bn
	09./10.09. Elsass: Vogesen, Weinstrasse	Lz
1973	15.06. Cossonay, Cablerie, Referate SNCF, FS	Ls
	07.-09.09. Oesterreich: Innsbruck, Zillertal	Zü
1974	14.06. Laufenburg, KW, Verteilzentrale	Lz
	19.-22.09. Italien: Orvieto, Direttissima, Siena	Bn
1975	02.05. Heitersberglinie, RBL, Flughafenbahnhof	Zü
	11.-14.09. Frankreich: Fos, Provence	Ls

1976	18.06. Fraubrunnen-Worblaufen RBS	Bn
	11./12.09. Deutschland: Schwarzwald	Lz
1977	18.-22.02. England: inoffizielle Studienreise	Lz
	03.06. Visp, Salgesch, Leuk PTT Satelliten-Sende-/ Empfang-Anlage	Ls
	09.-11.09. Frankfurt-Rheingau (abgesagt, zu wenig Anmeldungen)	Zü
1978	23.06. Gotthard Bahn, Airolo Strassentunnel, Arth-Goldau Vortrag NR Hürlimann GVK	Lz
	23./24.09. CH: Gais-Appenzell-Ebenalp	Bn
1979	14.-17.06. Hamburg: IVA, Stadt, Hafen	Ls
	21.09. BLS: Spiez, Kandersteg, Goppenstein, Ausserberg, Mundbach	Bn
1980	09.05. Zürich Flughafenlinie	Zü
	13./14.09. Italien: Milano-Cuneo-Tendabahn-San Remo-Milano	Lz
1981	23.-25.10. Frankreich: Lyon, TGV, Dijon	Ls
	20.11. BBC Oerlikon Triebfahrzeuge/SIG Neuhausen Waggons	Bn
1982	04.-06.06. München, S-Bahn, Neuschwanstein	Zü
	27.08. FO: Fiesch, Oberwald, Andermatt	Lz
1983	09.-12.06. Niederlande: Utrecht Tram, Umgebung	Bn
	16.09. Etzelwerk, Einsiedeln	Bn
1984	18.05. St.Gallen Galgentobel, Bodenseeschiff, Romanshorn Werft	Bn
	07.-09.09. Südtirol Milano-Verona-Trento-Male-Merano- Müstair	Lz
1985	26.04. Hauenstein Basistunnel Rekonstruktion, Basler Bahnhöfe Rundfahrt	Lz
	05.-08.09. Belgien: Bruxelles, Bruges, nouv.port, mine 1000m, Abbaye	Ls
1986	23.05. Zürcher S-Bahn im Bau	Zü
	05.-07.09. Deutschland: Würzburg NBS ICE	Bn
1987	26.06. Genève Palexpo (Vorträge), Aéroport, Bhf. Cornavin	Ls
	30.08.-06.09. Nordland: Minden, Transrapid, Frederikshavn-Göteborg, Hallsberg SJ, Stockholm S-Bahn Winter	Lz
1988	27.05. Interlaken <Bauen im Gebirge> SPB und BOB Zweilütschinen	Bn
	24.-26.06. Italien: Direttissima Rom	SpiClub
	08.-11.09. It.-Oe.: Triest-Friaul-Villach-Tauern	Zü

1989	28.-30.04. Italien: FIAT, Pendolino	SpiClub
	08.09. Chiasso, elektronisches Stellwerk, Grenzbahnhof: Probleme/Rundfahrt	Lz
	26.-29.10. Frankreich: Eurotunnel, TGV Atlantique, Loire Chambord (alles ab Paris)	Ls
1990	09.05. Zürich, S-Bahn, mit VIA und VDEI Oberbaufachtagung, ZVV, VBZ, SZU Selnau-HB	Zü
	16.-19.08. Oesterreich-Deutschland: Jenbacherwerk, Zugspitzbahn, Innsbruck, Ausserfernbahn, Bregenz Oper, Sauschwänzlebahn, Basel	Bn
1991	14.06. Domodossola, RB II, SSIF	Ls
	12.-15.09. Italien: Bologna-Porrettana-Firenze, ETR 500 Direttissima, Siena, ETR 401, Milano	Lz
1992	12.06. Jura/Ajoie: Transjurane, CJ	Bn
	10.-13.09. Ostdeutschland: Dresden, Tharandt, Freital-Kipsdorf (Dampf), Elbe	Zü
1993	04.06. Aarau, Bhf.umbau, Tunnel, Cargo Service Center	Lz
	28.-31.10. Frankreich: Toulouse Aérospatiale VAL, Carcassonne	Ls
1994	05.-08.05. Niederlande: Amsterdam Umgebung	Bn
	03.06. Vereina-Tunnel Klosters/Lavin	Zü
1995	23.06. Sion, KW Cleuson-Dixence Staumauer, Centrale Bieudron	Ls
	31.08.-03.09. Deutschland: mit hist.ET25015 nach München, ICE Betriebswerk, Filmstudio	Lz
1996	07.06. KW Amsteg im Umbau	Bn
	05.-08.09. Prag: Werk CKD, Velim Versuchsring	Zü
1997	18.04. Raum Basel, SWP, Adlertunnel, Rheinhäfen	Lz
	11.-14.09. Elsass: Belfort Alsthom, Strasbourg Europapalais, Breisach, Ecomusée	Ls
1998	24.04. Zürich, Bhf.umbau, Infrastruktur PB	Zü
	16.-20.09. Berlin: Stadt, S-Bahn, ADtranz	Bn
1999	23.04. Genf, Unterhaltszentrum Rollmat., Internationale Organisationen UNO, CICR	Ls
	01.-05.09. Ungarn/Ukraine: Hotelzug Dzerelo, Lviv, Karpaten, Budapest	Lz
2000	12.05. Yverdon, HW, Stadt, Leclanché SA.	Bn
	06.-11.09. Dänemark: Kopenhagen, Brücke nach Malmö, Roskilde, Insel Fünen	Zü

2001	27.04. Bellinzona HW, Bodio Alptransit	Lz
	28.06. AZL Löwenberg: Vorbereitung Expo 02	
	06.-09.09. Frankreich: ChdF. La Mure, Lyon: Tram Metro, SNCF, Labor. Mérieux, Oper	Ls
2002	31.05. Sedrun Baustelle Alptransit	Zü
	11.-15.09. Italien: Rom, NBS → Napoli, Pompei, Montecatini, Lucca, Pistoia	Bn
2003	Ausfall OG Ls inaktiv	
	10.-14.09. Belgien: Bruges, Bruxelles EU, Zeebrugge, Lille Stadt, Metro VAL	Lz
2004	25.06. «SalonBleu»-Zug Spiez-Raron, Lötschberg Süd Tunnel, Brücke	Bn
	08.-12.09. Oesterreich: Bruck, Semmering, Wien, Melk, Waldviertel, Salzburg	Zü
2005	24.06. Basel, Vorträge Basel-Karlsruhe, NEAT, Extrazug RB-Häfen, Schiff	Lz
	07.-12.09. Polen: Berlin-Krakau, Nowa Huta, Breslau, PKP Versuchsring Zmigrod	Bn
	02.12. Genève: Meyrin CERN Versuchsanlage im Umbau	Bn/Ls
2006	19.05. Zürich, Referate Zukunft Agglo.-verkehr, VBZ Werkstatt, Referat Verkehrssteuerung	Zü
	13.-17.09. Frankreich: Perpignan, Kathar. Burg, Train jaune, Toulouse Airbus	Ls
2007	22.06. Visp-Brig-Martigny, Fahrt durch Lötschberg Basistunnel, MGB, Energieversorgung	Ls/Bn
	19.-26.09 England/Schottland: Wales, London, Oxford, Birmingham, Inverness, ...	Bn
2008	16.05. Jura CJ, Delémont, PréPetitjean, La Chaux-de-Fonds, Vortrag RER NE «TransRUN»	Bn
	10.-14.09. Hamburg: Stadt, Hafen, Kultur	Zü
2009	19.06. Bellegarde – Haut Bugey TGV	Ls
	17.-20.09. Oesterreich/Südtirol: Tauern, Villach, Bozen Oberbozen, Vinschgau, Müstair	Lz
2010	28.05. RhB: Landquart, Samedan	AGr
	16.-19.09. Savigliano, Tendabahn, Sospel, Ventimiglia, Sospel, Nice, Digne, Gap	Bn

Rechts ist jeweils die OG genannt die den Anlass organisiert hat.



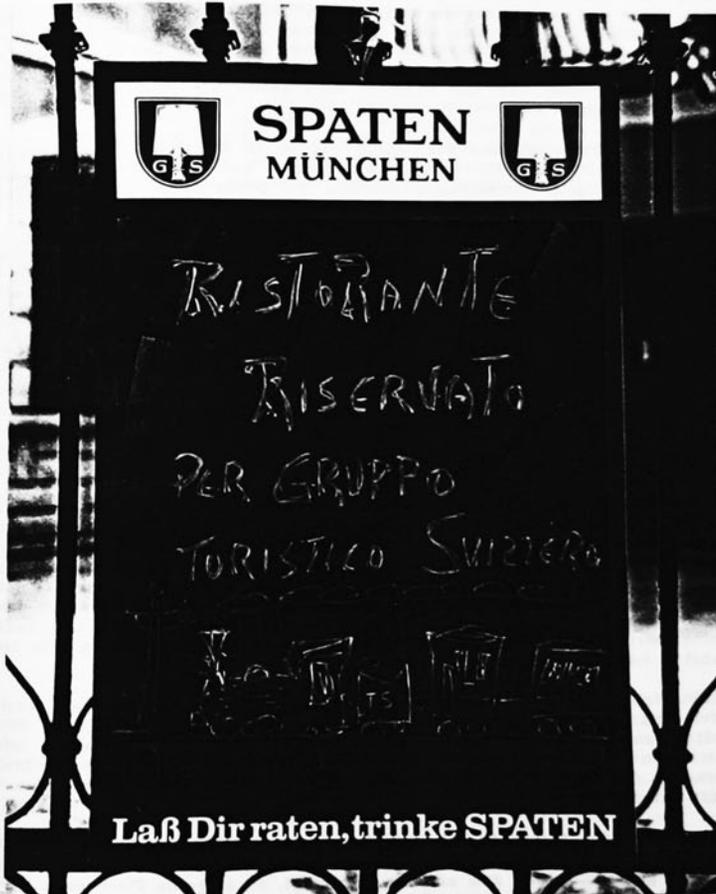
Oben und Mitte: Skandinavienreise September
1987 Hallsberg und Stockholm Alvsjö
Unten links: Michel Christinat und Irina
Sautter in Wien 2004
Unten rechts: Michel Sandoz und Theo Stolz

Gegenüber dem Hotel besammeln wir uns auf dem Parkplatz. Der Parkwächter vertreibt uns vorschriftswidrig parkierende Fussgänger resolut. Ohne Auto hat man hier kein Recht.



Ein Spaziergang auf wenig begangenen, mit farbig blühendem Unkraut überwachsenen Wegen bringt uns zum Restaurant Suban. Unterwegs kommen wir an der Bushaltestelle vorbei, die als Ersatz für den Bahnhof eingerichtet worden ist. Sie liegt näher bei den Häusern und hat sogar einen Kiosk. Überall treten die Leute vor die Häuser und sehen uns nach. Soviele Fußgänger hat man im autoverrückten Triest wohl lange nicht mehr gesehen.

Suban erwartet uns mit einer Hebevoll bemalten Tafel am Gartentor. Er hat das ganze Restaurant für uns reserviert, obwohl er sonst keine Gruppen bewirbt. Herr Suban ist übrigens von Fiho für eine der kulinarischen Wochen des Bahnhofbuffets Zürich ausersehen worden. Wir sollten bald selber kosten können, weshalb.



Hauptchargen im Zentralvorstand 1910–1959

Von 1910 bis 1959 führte jeweils eine Ortsgruppe den Vorsitz der GdI. Deren Ortsgruppenpräsident amtierte als Zentralpräsident, der Aktuar als Zentralsekretär.

	Ortsgr.	Präsident	Sekretär/Aktuar	Kassier	Wechsel
1910	III Zü	Anderwert Oscar	Wehrli G.		
1911	III Zü	Anderwert Oscar	Wehrli G.		
1912	III Zü	Anderwert Oscar	Wehrli G.		DV 26.10.12
1913	III Zü	Anderwert Oscar	Wehrli G.		noch 1 Jahr
1914	II Bs	Veyrassat Louis	Müller Walter	Kilchmann H.	DV 14.12.13
1915	II Bs	Veyrassat Louis	Labhardt Eugen		
1916	I Ls	de Torrenté E.			20.11.15
1917	I Ls	de Torrenté E.			
1918	GD Bn	Gaudy Hans			
1919	GD Bn	Gaudy Hans			
1920	III Zü	Wachs Walter	Lanz Gottlieb/Reich Ernst ?		01.20
1921	III Zü	Wachs Walter	Lanz Gottlieb/Reich Ernst ?		
1922	V Lz	Messer Max	Troxler Franz		01.22
1923	V Lz	Messer Max	Troxler Franz		
1924	Ls	Savary Edouard	Rey Henry		01.24
1925	Ls	Savary Edouard	Rey Henry		
1926	Bn	Gaudy Hans	Hegg Adolf		01.26
1927	Bn	Gaudy Hans	Hegg Adolf		
1928	Zü	Pfeiffer Ernst	Schmid/Wachs/Forter ?		01.28
1929	Zü	Pfeiffer Ernst	Schmid/Wachs/Forter ?		
1930	Lz	Röllli Anton	Loos A.	Egger Robert	01.30
1931	Lz	Röllli Anton	Loos A.	Egger Robert	
1932	Ls	Koenig Alb.	Fonjallaz Eugène	Zaeslein T.	01.32
1933	Ls	Koenig Alb.	Fonjallaz Eugène	Zaeslein T.	
1934	Bn	Bächler E.	Gerber Walter	Hoffet Charles	01.34
1935	Bn	Bächler E.	Gerber Walter	Hoffet Charles	
1936	Zü	Probst Emanuel	Hilfiker Hans	Felber Eduard	01.36
1937	Zü	Probst Emanuel	Hilfiker Hans	Felber Eduard	
1938	Lz	Herrmann Oskar	1.Frey W. 2.Spahr R.	Winiger Fr.	01.38
1939	Lz	Herrmann Oskar	1.Frey W. 2.Spahr R.	Winiger Fr.	
1940	Ls	Desponds C.	Duckert Gaston	Diener W.	01.40

	Ortsgr.	Präsident	Sekretär/Aktuar	Kassier	Wechsel
1941	Ls	Desponds C.	Nicod René	Bardet Paul	ab 04.41
1942	Bn	Felber Eduard	1.Wanner F. 2.Graf F.	Hager Oskar	
1943	Bn	Felber Eduard	1.Wanner F. 2.Graf F.	Hager Oskar	
1944	Zü	Hilfiker Hans	Girsberger H./Graf F.	Weber M.	01.44
1945	Zü	Hilfiker Hans	Girsberger H./Graf F.	Weber M.	
1946	Lz	Nabholz Paul	Egli H.Dr.	Rieser Josef	01.46
1947	Lz	Nabholz Paul	Egli H.Dr.	Rieser Josef	
1948	Ls	Dutoit René	Faure Jules	Roud Maurice	01.48
1949	Ls	Dutoit René	Faure Jules	Roud Maurice	
1950	Bn	Hager Oskar	Meyer H.R.Dr.	vakant	ab 01.09.49
1950	Bn	Kaech Ernst	Dreyer G./Schlumpf U.	Seiler Eduard	ab 25.05.50
1951	Bn	Kaech Ernst	Dreyer G./Schlumpf U.	Seiler Eduard	
1952	Zü	Fehr Max	Girsberger H.Dr.	Pestalozzi Karl	02.52
1953	Zü	Fehr Max	Girsberger H.Dr.	Pestalozzi Karl	
1954	Lz	Zollikofer Rolf	Hofmänner H.	Angst Ernst	02.54
1955	Lz	Zollikofer Rolf	Hofmänner H.	Angst Ernst	
1956	Ls	Decoppet Gilbert	Vaney Felix-C.	Baumberger Willy	03.56
1957	Ls	Vaney Felix-C.	Ammeter André	Baumberger Willy	02.57
1958	Bn	v.Meyenburg Klaus	Bauer Georg Dr.	Huber Jean-W.	01.58
1959	Bn	v.Meyenburg Klaus	Bauer Georg Dr.	Huber Jean-W.	

Hauptchargen im Zentralvorstand 1960–2010

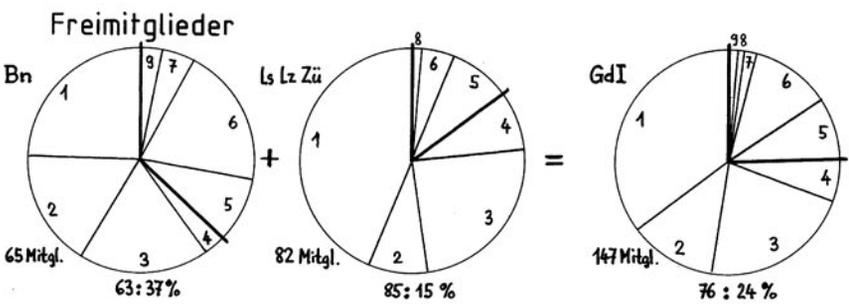
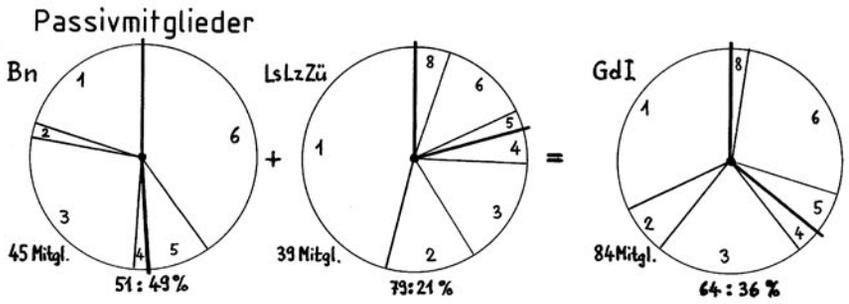
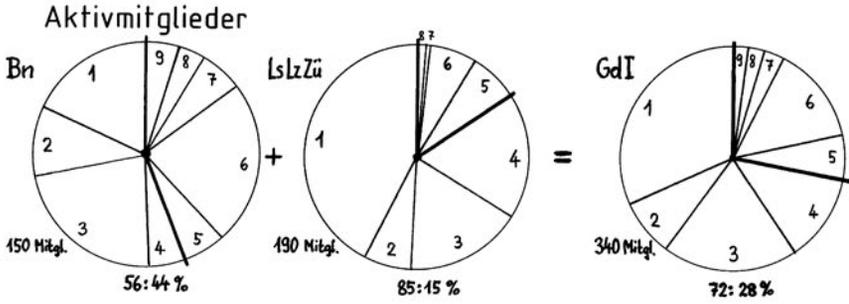
	Präsident	Zentralsekretär	Zentralkassier
1960	v.Meyenburg Klaus	Bauer Georg Dr.	Rümmeli Hermann 04.60
1961	v.Meyenburg Klaus	Bauer Georg Dr.	Rümmeli Hermann
1962	Bruhin Josef 11.61	Bauer Georg Dr.	Rümmeli Hermann
1963	Bruhin Josef	Müller Ernst 11.62	Rümmeli Hermann
1964	Bruhin Josef	Müller Ernst	Rümmeli Hermann
1965	Bürkli Theo 05.65	Müller Ernst	Rümmeli Hermann
1966	Bürkli Theo	Guidon Nicolo 06.66	Schaaf Peter 03.66 a.o.W.
1967	Bürkli Theo	Guidon Nicolo	Schaaf Peter
1968	Bürkli Theo	Guidon Nicolo	Schaaf Peter
69/70	Ensner Kurt 05.69	Guidon Nicolo	Schaaf Peter
70/71	Ensner Kurt	Guidon Nicolo	Stöcklin Jörg 06.70
71/72	Ensner Kurt	Girsberger A.Dr. 06.71	Stöcklin Jörg
72/73	Ensner Kurt	Girsberger Albrecht Dr.	Stöcklin Jörg
73/74	Ensner Kurt	Girsberger Albrecht Dr.	Stöcklin Jörg
74/75	Stähli Samuel 06.74	Girsberger Albrecht Dr.	Stöcklin Jörg
75/76	Stähli Samuel	Girsberger Albrecht Dr.	Stöcklin Jörg
76/77	Stähli Samuel	Girsberger Albrecht Dr.	Stöcklin Jörg
77/78	Stähli Samuel	Girsberger Albrecht Dr.	Stöcklin Jörg
78/79	Stähli Samuel	Girsberger Albrecht Dr.	Roos Peter Herbst.78 a.o.W.
79/80	Stähli Samuel	Girsberger Albrecht Dr.	Roos Peter
80/81	Salchli Bernard 05.80	Spillmann Hans-Jürg 05.80	Roos Peter
81/82	Salchli Bernard	Spillmann Hans-Jürg	Roos Peter
82/83	Salchli Bernard	Spillmann Hans-Jürg	Roos Peter
83/84	Salchli Bernard	Spillmann Hans-Jürg	Hunkeler Peter 06.83
84/85	Salchli Bernard	Baumgartner Urs 06.84	Hunkeler Peter
85/86	Salchli Bernard	Baumgartner Urs	Hunkeler Peter
86/87	Danuser Reto 09.86	Wagner Eric 09.86	Hunkeler Peter
87/88	Danuser Reto	Wagner Eric	Hunkeler Peter
88/89	Danuser Reto	Wagner Eric	Hunkeler Peter
89/90	Danuser Reto	Wagner Eric	Schürmann Peter 06.89
90/91	Danuser Reto	Wagner Eric	Schürmann Peter
91/92	Danuser Reto	Wagner Eric	Schürmann Peter
92/93	Gesseney Jean-Luc 01.93	Wagner Eric	Schürmann Peter
93/94	Gesseney Jean-Luc	Linsi Ulrich (Ueli) 06.93	Schürmann Peter
94/95	Gesseney Jean-Luc	Linsi Ulrich (Ueli)	Schürmann Peter
95/96	Gesseney Jean-Luc	Linsi Ulrich (Ueli)	Schürmann Peter
96/97	Gesseney Jean-Luc	Linsi Ulrich (Ueli)	Schürmann Peter
97/98	Gesseney Jean-Luc	Rubi Heidi 07.97	Schürmann Peter
98/99	Joos Bernard 04.98	a.i. Steinmann N. 01.99	Schürmann Peter

	Präsident	Zentralsekretär	Zentralkassier
99/00	Joos Bernard	Schwendimann Matthias 09.99	Müller Albert 09.99
00/01	Joos Bernard	Maichle Hannes 10.00 a.o.W.	Müller Albert
01/02	Joos Bernard	Maichle Hannes	Müller Albert
02/03	vakant 07.02	Maichle Hannes	Müller Albert
03/04	Kauer Thomas 05.03	Maichle Hannes	Müller Albert
	Präs.OG Bn = ZP a.i.		

	Ko-Präsidenten	Zentralsekretär	Zentralkassier
04/05	Meiner Hans und Willich Andreas 06.04	Maichle Hannes	Emmenegger Matthias 06.04
05/06	Meiner H./Willich A.	Maichle Hannes	Emmenegger Matthias
06/07	Meiner H./Willich A.	Maichle Hannes	Emmenegger Matthias
07/08	Meiner H./Willich A.	Maichle Hannes	Emmenegger Matthias
08/09	Meiner H./Willich A.	Maichle Hannes	Moser Thomas 05.08
09/10	Meiner H./Willich A.	Maichle Hannes	Moser Thomas

Wechsel/Antritt

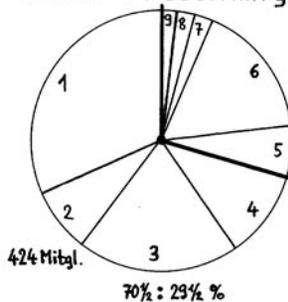
a.o.W. = ausserordentlicher Wechsel



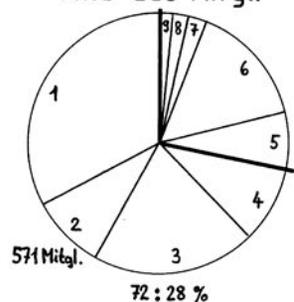
Unterteilung

- 1 Bauing.
 - 2 Masch.Ing.
 - 3 El.Ing.
 - 4 andere Ing.
 - Absolventen ETH
 - 5 Juristen
 - 6 Oekonomen
 - 7 phil I
 - 8 phil II
 - 9 Medizin
- } Ing.
- } Nicht Ing.

Aktiv- + Passivmitgl.



Alle GdI Mitgl.



26.4.92

GESELLSCHAFT DER INGENIEURE DER S. B. B.

Generalversammlung
in BERN, Sonntag den 2. November 1919.

PROGRAMM:

- 10—10³⁰ Uhr: Ankunft der Züge. Begrüssung der Kollegen.
12 > Gemeinschaftliches Mittagessen verbunden mit Generalversammlung im Restaurant **Innere Enge**.
Gemüthliches Beisammensein nach Belieben bis zur Abfahrt der Züge (5³⁰—7³⁰ Uhr).

Zahlreiches Erscheinen erwartet, mit kollegialem Grusse.

Der Zentralvorstand:

Cosandier. Dr. Dumermuth. Frölich.

Der Unterzeichnete wird an der am 2. November 1919 in Bern stattfindenden Generalversammlung und an dem damit verbundenen Mittagessen (Fr. 5. — ohne Wein) teilnehmen.

Le soussigné prendra part à l'Assemblée générale du 2 novembre 1919 à Berne, ainsi qu'au dîner (frs. 5. — vin non compris).

den 1919.

le

Wir bitten, diese Anmeldung bis spätestens am 30. Oktober zurückzusenden.
Bemerkung: s. v. p., jede Karte an ihren Inhaber, 30. Oktober.

ASSOCIATION DES INGÉNIEURS C. F. F.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
à BERNE, le 2 novembre 1919.

PROGRAMME:

- 10⁰⁰—10³⁰ h. Arrivée des trains.
12⁰⁰ h. Dîner et assemblée générale au restaurant **Innere Enge**.
5³⁰—7³⁰ h. Départs à voléplé.

Le Comité central compte sur une nombreuse participation et vous présente ses meilleures salutations.

COSANDIER. Dr. DUMERMUTH. FRÖLICH.

3 Cts.

Herrn Dr. Dumermuth
Ingenieur der S. B. B.

Neufeldstrasse 30

Bern

In den früheren Jahrzehnten wurde mit schön gedruckten Karten zweisprachig zu den Generalversammlungen eingeladen.

Verantwortliche für Texte und Fotos

Reto Danuser

Geb. 6. Juni 1931 in Basel als Sohn eines Chemikers und einer Apothekerin; verheiratet, 3 erwachsene Söhne. Berufliche Laufbahn: 1955 dipl. Ing. ETH Zürich, danach Fahrdienstausbildung und Lokführerprüfung bei den SBB; 1958–1965 Tätigkeit bei Brown Boveri Baden, 1959–1963 Leitung der Inbetriebsetzung von 100 elektrischen 50-Hz-Lokomotiven in Indien seitens des Europäischen 50-Hertz-Konsortiums; ab 1965 Ingenieurs-Wanderjahre bei den SBB: 1971–1981 Chef der Sektion/Unterabteilung Zugförderung beim ZfW Bern (Planung und Bewirtschaftung des Triebfahrzeugparks der SBB, Signalisierung und Fahrdienstvorschriften für das Lokpersonal); 1982–1996 Vorstand der SBB-Hauptwerkstätte Olten. Verschiedene Chargen bei der Gdl (u.a. Zentralpräsident von 1986–1992), aktuell Archivar.

Ringweg 6, 3303 Jegenstorf
Telefon 031 761 05 71 / Fax 031 761 31 76

Manuel Hiestand

Lic. Phil. I (Wirtschaftsgeschichte in Verbindung mit Sozialökonomie, 2005 UZH); seither wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Wirtschaftsgeschichte (IEW, UZH), an der Forschungsstelle für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (FSW) und am Institut für Technikgeschichte ETHZ (September 2006–August 2008). Er begleitet beispielsweise das Projekt zur «Online Datenbank zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Schweiz» oder das Buchprojekts «Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert». Neueste Publikation: «Dicht und dauerhaft: 100 Jahre Sika» in Zusammenarbeit mit R. Motz und A. Steigmeier. Gegenwärtig schreibt er an seiner unternehmenshistorischen Dissertation am Lehrstuhl für Wirtschaftsgeschichte der Universität Zürich.

hiestand@fsw.uzh.ch

Gisela Hürlimann

Dr. phil. Historikerin, Lehrbeauftragte der Universität Zürich und wissenschaftliche Mitarbeiterin der Forschungsstelle für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (FSW) in Zürich. Forschungsgebiete: Steuerpolitik und Umverteilung, Sozialstaat, Migration, Eugenik und Psychiatrie, Technik- und Unternehmensgeschichte, Verkehrsgeschichte. Seit 2007 Mitorganisatorin der interdisziplinären Tagungsreihe «Gesellschaft – Mobilität – Technik» (Mit Tempo in die Zukunft 2007, Die Revolution der Automation 2009, geplante Tagung 2011) in Zusammenarbeit mit dem IVT der ETH Zürich (Ulrich Weidmann).

Mitglied des Redaktionsteams der Gdl-Festschrift zum 100-Jahr-Jubiläum.

ghuerlimann@fsw.uzh.ch

Rolf Hürlimann

Apotheker, im angestammten Beruf mit leicht reduziertem Arbeitspensum in Bern Bümpliz tätig. Daneben aktiv als Fotograf und hierbei insbesondere an Themen wie Landschaft, Architektur und Eisenbahn interessiert. Grösseres Archiv von Schmal-

spurbahn- und Trambahn-Aufnahmen. Freie Mitarbeit bei verschiedenen Zeitungen und Zeitschriften (Bild und Text), beispielsweise während vieler Jahre bei der – mittlerweile leider eingestellten – Transport- und Tourismus-Revue des VöV, und bis heute gelegentlich für «Bund», «Berner Zeitung BZ» und für Publikationen ausserhalb Berns.

Telefon 031 972 22 36

Thomas Kauer

Dr. phil. II, Studium der Physik mit Abschluss in theoretischer Atomphysik an der Universität Basel. 1991 Beginn bei den SBB im Bereich Informatik, zuerst als Entwickler und aktuell als Business Analyst. Arbeiten unter anderem für Infrastruktur (Betriebsleitsystem, topologische Netzdaten) und Personenverkehr (kontaktlose Fahrkarten). Seit 1995 Mitglied der GdI, seit 1999 im Vorstand der Ortsgruppe Mittelland/Jura, davon 6 Jahre als Präsident.

thomas.kauer@sbb.ch

Claudio Marongiu

Student der Allgemeinen Geschichte, Volkswirtschaft und Wirtschaftsgeschichte in Verbindung mit Sozialökonomie an der Universität Zürich. Gelernter Hochbauzeichner. Weiterbildung an der Berufsschule II Zürich in den Bereichen Bau- und Projektleitung. Neunjährige Tätigkeit als Hochbauzeichner, Bautechniker und Bauleiter in diversen Architekturbüros.

ape@gmx.ch

Hans Meiner

Dr. phil. nat., Physiker, 1970 bis 1987 bei der GD SBB in den Bereichen Planung und Studien, internationale Infrastrukturplanung, Grossprojekte und Verkehrspolitik tätig. Ab 1987 bis zur Pensionierung Direktor der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) und langjähriges Mitglied im Vorstand und Ausschuss VöV. Heute u. a. bei der Schweizer Schifffahrt Präsident VVSSU. Mitglied der GdI seit 1970, 1974 bis 1980 Präsident der Ortsgruppe Bern, seit 2004 Co-Präsident der GdI.

mmeiner@hispeed.ch

Telefon 079 692 79 21

Werner Neuhaus

Lic. oec. publ., Betriebswirtschafter und Bahnhistoriker. Redigierte von 2000 bis 2008 das dreimal pro Jahr erscheinende GdI-Bulletin. 1988–1995 Betriebswirtschafter bei der Direktion Finanzen und Controlling SBB, seither bis zu seiner Pensionierung Leiter der Bibliothek in der Stiftung Historisches Erbe der SBB. Spezielles Interesse für eingestellte sowie projektierte, aber nie gebaute Bahnen, insbesondere im Zürcher Oberland und im Kanton Bern. Stellt jeden Monat die öV-Agenda für die Zeitschrift «Eisenbahn-Amateur» und die Homepage des VöV zusammen.

(www.voev.ch/oV-Agenda.html)

Telefon 031 819 11 59

werner.a.neuhaus@gmx.ch

Thomas Schmid

Dipl. Bauing. ETH, MAS MTEC ETH/BWI; Senior Consultant Verkehrs- und Transportberatung bei der Rapp Trans AG; ehemaliges Vorstandsmitglied der Gdl-Regionalgruppe Mittelland/Jura und Mitglied der Arbeitsgruppe Zukunft Gdl (2003–2005).

schmid.spinnler@sunrise.ch

Paul Schneeberger

Redaktor/Historiker, Dr. phil., 1968 geboren als Sohn von Eltern, die im Dienst der SBB standen. Seit 1988 journalistisch tätig mit den wichtigsten Stationen «Luzerner Tagblatt», «Luzerner Neuste Nachrichten» und «20 Minuten». Abschluss des Studiums der Allgemeinen Geschichte, der Politischen Wissenschaften und des Allgemeinen Staatsrechts in Zürich mit einer Dissertation zur wissenschaftlichen und publizistischen Rezeption des «Anschlusses» Österreichs an Deutschland 1938. Seit 2001 Mitglied der Inlandredaktion der «Neuen Zürcher Zeitung» und dort hauptsächlich zuständig für Fragen des Verkehrs, der Post, der Raumordnung und des öffentlichen Dienstes im Allgemeinen. Daneben publizistische und wissenschaftliche Arbeit für (verkehrs-)historische Darstellungen, so unter anderem für die Schwyzer Kantons-geschichte.

p.schneeberger@nzz.ch

Ulrich Weidmann

Dipl. Bauing. ETH / Dr.sc.techn. Seit Juni 2004 ordentlicher Professor für Verkehrssysteme an der ETH Zürich. War vor seiner Ernennung während zehn Jahren bei den SBB tätig (1994–2000 im Bereich Regionalverkehr, 2001–2004 im Engineering Bahnsystem; Mitglied der Gdl seit 1994, Präsident der Ortsgruppe Bern von 1996 bis 1998). Seine international zusammengesetzte Forschungsgruppe von durchschnittlich 18 Mitarbeitenden befasst sich mit Angebotsstrategien des Personenverkehrs, mit dem Gütertransport im Rahmen der Logistik-Konzepte sowie mit dem stabilen, pünktlichen und sicheren Betrieb höchstbelasteter Bahn- und Nahverkehrssysteme. Zudem befasst sich die Gruppe mit Fragen der Regulierung, Finanzierung und Organisation des öffentlichen Verkehrs. Anfang 2010 waren 12 Dissertationen in Arbeit.

weidmann@ivt.baug.ethz.ch

Urs B. Wili

Dipl.-Elektroingenieur ETHZ, Studium an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, Ingenieur bei der Brown, Boveri AG in Oerlikon, Ingenieur bei der Sektion Fahrleitungen des Kreises 2 der SBB in Luzern, Sektionschef Fahrleitungen und später Chef der Abteilung elektrische Anlagen bei der Baudirektion SBB in Bern, Leiter Kundenbeziehungen bei Telecom SBB, Senior Consultant und Mitglied der Geschäftsleitung der Furrer+Frey AG, Bern, Mitglied der Expertenkommission von Swiss Engineering STV.

Furrer+Frey AG / Thunstrasse 35 / 3000 Bern 6

Telefon 031 357 61 32 / Fax 031 357 61 00

ubwili@furrerfrey.ch

Andreas Willich

M. Sc., Geograph und Verkehrsingenieur, Studium an der Technischen Universität München und University of Oxford. Nach Tätigkeiten bei South West Trains und Thames Trains seit 1999 beim Personenverkehr der SBB, unter anderem als Projektleiter ZEB und Verwaltungsrat von Rhealys (TGV Est). Seit 2005 Leiter Produktmanagement und seit 2009 Leiter Fernverkehr a.l. Mitglied der GdI seit 1999, seit 2004 als Co-Präsident der GdI.

Telefon +41 79 2231037

andreas.willich@sbb.ch

Schlusswort und Dank

Die vorliegende Darstellung der bewegten fünfundzwanzig Jahre seit 1985 zeigt, dass es immer wieder den Einsatz der Mitglieder sowie Anpassungen an veränderte Rahmenbedingungen brauchte, damit die GdI heute noch existiert. Dies wird auch in Zukunft so bleiben, denn es zeichnen sich weitere massive Veränderungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs ab.

Zum Schluss möchten wir den Sponsoren danken, die während Jahrzehnten am Erfolg des öffentlichen Verkehrs mitgewirkt haben und deren Beiträge das Erscheinen dieser Jubiläumsschrift möglich machten.

Herzlichen Dank.

Thomas Kauer für das Redaktionsteam
der Jubiläumsbroschüre und für den GdI-Zentralvorstand

Sponsoren



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV
CH-3003 Bern

Tel. +41 (0)31/322 57 11
Fax +41 (0)31/322 58 11
info@bav.admin.ch
<http://www.bav.admin.ch>



**Power and productivity
for a better world™**

ABB Schweiz AG
Brown Boveri Strasse 6, 5400 Baden
Tel: +41 58 585 00 00
www.abb.ch

ABB liefert wichtige Komponenten für die gesamte Bahnindustrie. Dies sind z.B. Antriebsstromrichter, Bahntransformatoren und Motoren für die Rollmaterialhersteller sowie Hoch-, Mittel- und Niederspannungsanlagen zur sicheren Stromversorgung des Bahnnetzes.



BLS AG
Genfergasse 11
CH-3001 Bern

Regionalverkehr Bern-Solothurn



Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
Tiefenastrasse 2 • Postfach 119
3048 Worblaufen
Telefon 031 925 55 55 • Fax 031 925 55 66

www.rbs.ch

Der RBS befördert auf vier Bahnlinien (S7, S8, S9 und RE Solothurn), zehn Buslinien und auf der Tramlinie G jährlich über 25 Millionen Fahrgäste. Der RBS ist Teil der S-Bahn Bern und beschäftigt rund 400 Mitarbeitende.

Furrer+Frey®

baut Fahrleitungen

Planung, Lieferung, Montage und Unterhalt von Fahrleitungsanlagen für Bahnen, Tram und Trolleybus im In- und Ausland.

Furrer+Frey AG
Ingenieurbüro, Fahrleitungsbau
Thunstrasse 35, Postfach 182
CH-3000 Bern 6
Telefon +41 31 357 61 11
Telefax +41 31 357 61 00
www.furrerfrey.ch

Kummler+Matter

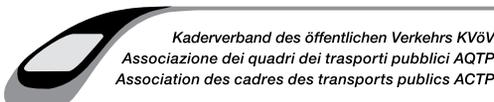
Kummler+Matter AG
Hohlstrasse 176
CH-8026 Zürich
Phone: +41 (44) 247 47 47
Website: www.kuma.ch

Kummler+Matter AG ist führender Anbieter im Bereich Fahrleitung, Verkehrstechnik und Werkleitungen. In der Fahrleitungstechnik bietet Kummler+Matter AG als Gesamtanbieter die Auslegung, Planung, Materiallieferung und Realisierung an. Was vor hundert Jahren mit der Elektrifizierung der damaligen Langenthal-Jura-Bahn seinen Anfang nahm, ist in stetiger Entwicklung zu einem international tätigen Unternehmen herangewachsen.

SCHEUCHZER

SCHEUCHZER SA
Chemin de Cudrex 1-4
Case Postale 448
CH-1030 Bussigny-près-Lausanne

Tel. 021 706 50 00
Fax 021 612 05 19
info@scheuchzer.ch
www.scheuchzer.ch



Kaderverband des öffentlichen
Verkehrs KVöV
Postfach
8042 Zürich

Tel. 043 300 50 60
Fax 043 300 50 61

info@kvoev-actp.ch
www.kvoev-actp.ch

**SBB CFF FFS**

Die grösste Reise- und Transport-
firma der Schweiz

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Hochschulstrasse 6
3000 Bern 65

Tel. 051 220 11 11
E-Mail railinfo@sbb.ch
www.sbb.ch

Der Verband öffentlicher Verkehr ist der nationale Dachverband
der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Über 130 Transportunternehmen befördern
Reisende mit Bahn, Bus, Schiff und Seilbahnen.

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici



VöV Genossenschaft
Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6, Tel. 031 359 23 23, www.voev.ch

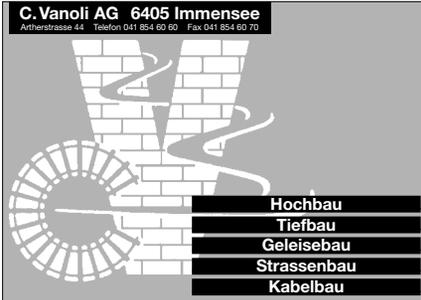
Rhätische Bahn AG
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur

Tel. 081 288 61 00
www.rhb.ch

Sersa Group Management AG
Churerstrasse 80/82
8808 Pfäffikon SZ

Tel. 055 415 90 20
www.sersa.ch

C. Vanoli AG 6405 Immensee
 Arthustrasse 44 Telefon 041 854 60 60 Fax 041 854 60 70



Hochbau
Tiefbau
Geleisebau
Strassenbau
Kabelbau



A KEMA company.

ELBAS Schweiz AG
 Ingenieurgesellschaft für
 Elektrische Bahnsysteme
 Badenerstrasse 816
 8048 Zürich
 Tel. 044 435 37 70
 www.elbas.ch

Angewandte Forschung
 Begutachtung
 Consulting
 Planung
 Schulung
 Spezialsoftware
 Wissenschaftliche Analysen

ENOTRAC AG

Ingenieurunternehmen für Eisenbahntechnik Engineering & Consulting
 ENOTRAC AG ist ein unabhängiges Ingenieurunternehmen für Bahn und Fahrzeugtechnik.
 Ein aufgeschlossenes und fachlich kompetentes Ingenieurteam löst praktische, theoretische
 konzeptionelle und vor allem auch interdisziplinäre Aufgaben in den Bereichen:

-  Fahrzeugtechnik
-  Sicherheit, RAMS, EMC
-  Bahnstrom
-  Organisation und Prozesse

www.enotrac.com

Wir sind Ihr Partner für den gesamten Fachbereich Eisenbahnsicherung; Automatisierung, Stellwerke, Bahnübergänge, Montagen, Sicherheits- und Werkprüfung, Fachausbildung.

BÄR Bahnsicherung AG

Lupp mattstrasse 3
 8320 Fehraltorf
 www.baer-ing.ch

Untere Hardegg 34
 4600 Olten
 info@baer-ing.ch

Verkehrsbetriebe Luzern AG

Tribschenstrasse 65
 6002 Luzern

Tel. 041 369 65 65
 www.vbl.ch

SCHRIFTENREIHE DES IVT

Herausgegeben vom Institut für Verkehrsplanung
und Transportsysteme der Eidgenössischen
Technischen Hochschule ETH Zürich

- 59 **Aufteilung von Erholungsaktivitäten im Raum und in der Zeit**
A. Deloukas 1986 / 20.– vergriffen
- 60 **Baulich integrierte Strassen**
M. Rotach 1986 / 20.– erhältlich
- 61 **Unterhaltskosten von Trolley- und Dieselnbussen in der Schweiz**
H. Brändli 1986 / 30.– vergriffen
- 62 **Eichung und Validation eines Umlegungsmodelles für den Strassengüterverkehr**
E. Meier 1986 / 10.– erhältlich
- 63 **Fahrpläne für die Zürcher S-Bahn**
G. Rey 1986 / 20.– erhältlich
- 64 **Quergefälle in Geraden und Kurven**
P. Spacek 1987 / 20.– erhältlich
- 65 **Simulation von Eisenbahnsystemen mit RWS-1**
P. Giger 1987 / 20.– erhältlich
- 66 **Siedlung – Verkehrsangebot – Verkehrsnachfrage**
Prof. M. Rotach 1987 / 20.– vergriffen
- 67 **N 13, Au – Haag: Auswirkungen der Sofortmassnahmen vom Sommer 1984 auf das Unfallgeschehen**
Prof. K. Dietrich 1987 / 10.– vergriffen
- 68 **Entwicklung des Schweizerischen Personenverkehrs 1960–1990**
Prof. C. Hidber 1987 / 30.– vergriffen
- 69 **MacTrac – interaktives Programm für Zuglaufrechnungen Benutzerhandbuch**
P. Brunner 1988 / 15.– vergriffen
- 70 **Mehrdimensionale Bewertungsverfahren und UVP im Verkehr**
Prof. C. Hidber 1988 / 30.– vergriffen
- 71 **Ein Beitrag zur Umlegung:
Ausgewählte Probleme und Lösungsansätze**
Prof. C. Hidber, M. Keller 1988 / 15.– erhältlich
- 72 **Flexible Betriebsweise: Die Kombination von Linien- und Bedarfsbetrieb auf einer Buslinie**
Prof. H. Brändli, B. Albrecht, K. Bareiss 1988 / 10.– vergriffen
- 73 **Von der Bahn 2000 zum System OeV 2000**
Prof. H. Brändli, B. Albrecht, W. Glünkin 1988 80.– vergriffen
- 74 **Planung des öffentlichen Verkehrs in nicht-städtischen Gebieten**
Prof. H. Brändli, H. Amacker 1988 / 20.– vergriffen
- 75 **Simulation of Railway Networks with RWS-1**
P. Giger 1989 / 15.– erhältlich
- 76 **Einfluss des Mischprozesses auf die Qualität bituminöser Mischungen**
M. Kronig 1989 / 20.– vergriffen
- 77 **Regionale Arbeitsmobilität**
W. Dietrich 1089 / 20.– erhältlich
- 78 **Zur Bewertung der Wirkung sicherheitsorientierter Massnahmen im Eisenbahnbetrieb**
R. Röttinger 1989 / 30.– erhältlich
- 79 **Bewertung der offiziellen NEAT-Varianten**
W. Schurter, N. Bischofsberger 1989 / 20.– vergriffen
- 80 **DQM-2: Ein Gerät zur dynamischen Querprofilmessung auf Strassen**
U. Scheifele 1989 / 20.– erhältlich
- 81 **Neuverkehr infolge Ausbau und Veränderung des Verkehrssystems**
E. Meier 1989 / 35.– erhältlich
- 82 **Entwicklung von Verhaltensmodellen als Grundlage eines programmierten Erhaltungskonzeptes Teil 1: Modelle für bleibende Verformungen**
J.-D. Zufferey 1989 / 20.– vergriffen
- 83 **Moderne EDV-Anwendungen zur Verkehrsbeeinflussung**
Prof. C. Hidber, W. Schurter 1989 / 30.– erhältlich
- 84 **Berufspendlerverkehr 1950–1990 Entwicklung des Berufspendlerverkehrs der schweizerischen Agglomerationen**
Prof. C. Hidber, N. Bischofsberger 1989 / 25.– erhältlich
- 85 **Drainasphalt Beobachtungen des Verhaltens von hohlraumreichen Verschleisschichten unter Verkehr**
H. Köster 1990 / 42.– erhältlich
- 86 **Güterverkehrsaufkommen in Industriegebieten**
P. Schirato, Prof. C. Hidber 1991 / 30.– vergriffen
- 87 **Langzeitverhalten von bituminösen Drainbelägen Teil 1: Lärmverhalten von Drainbelägen**
T. Isenring 1991 / 52.– erhältlich
- 88 **EDV-Anwendungen im Verkehrswesen**
Prof. C. Hidber, W. Schurter 1991 / 50.– erhältlich
- 89 **Sichtweiten**
F. Bühlmann, H.P. Lindenmann, P. Spacek 1991 / 30.– erhältlich
- 90 **Transporttechnik der Fussgänger**
U. Weidmann 1992 / 30.– erhältlich
- 91 **Optimierung in Verkehrsplanung, Transporttechnik und Logistik**
(Referate) 1992 / 40.– erhältlich
- 92 **Elemente eines computergestützten Werkzeugs zur Entwicklung von Eisenbahnsicherungsanlagen mit Petri-Netzen**
M. Montigel 1993 / 25.– erhältlich
- 93 **Verkehrsangebot Schweiz 1960–1992**
Prof. C. Hidber, N. Bischofberger 1992 / 35.– erhältlich
- 94 **Simulationsmodell für Tramnetze**
P. Brunner 1993 / 40.– erhältlich
- 95 **Desserte ferroviaire de l'aéroport de Genève-Cointrin**
Prof. C. Hidber, Dr. G. Abay, J.-P. Widmer 1993 / 40.– erhältlich
- 96 **Kostenproblematik des Schienenverkehrs: Ansätze zur Reduktion der Produktionskosten**
Prof. H. Brändli, J. Wichser 1993 / 25.– erhältlich

- 97 **Think Trac: ein einfach zu portierendes Traktionsprogramm für die Berechnung von Fahrzeiten im Eisenbahnverkehr**
Prof. H. Brändli, J. Hoessly 1993 / 30.– erhältlich
- 98 **Pioniere des Verkehrs. Eine Auswahl von Kurzbiographien zur Einführung in die Verkehrsgeschichte**
Prof. C. Hidber u.a. 1993 / 30.– erhältlich
- 99 **Der Fahrgastwechsel im öffentlichen Personenverkehr.**
U. Weidmann 1994 / 80.– vergriffen
Anstelle 99 kann Nr. 106 (Zusammenfassung) bestellt werden.
- 100 **Optimierung des Oberbaus bei Meterspurbahnen:**
.1 **Teil 1: Berechnung und Beurteilung**
Prof. H. Brändli, J. Wichser, S. Rangosch, M. Kohler 1994 / 25.– erhältlich
- 100 **Optimierung des Oberbaus bei Meterspurbahnen:**
.2 **Teil 2: Grundlagen und Methodik**
Prof. H. Brändli, J. Wichser, S. Rangosch, M. Kohler 1994 / 50.– erhältlich
- 100 **Optimierung des Oberbaus bei Meterspurbahnen:**
.3 **Teil 3: Literaturkatalog mit Kommentar**
Prof. H. Brändli, J. Wichser, S. Rangosch, M. Kohler 1994 / 25.–erhältlich
- 101 **Zur Gestaltungsaufgabe des Bauingenieurs: Systemtheoretische Grundlagen und Folgerungen für Planung und Ausführung ein Beitrag zur Ingenieurwissenschaft**
B. Meyer 1994 / 40.– erhältlich
- 102 **Modellierung und Gewährleistung von Abhängigkeiten in Eisenbahnsicherungsanlagen**
M. Montigel 1994 / 50.– erhältlich
- 103 **Simulation von Eisenbahnsystemen mit RWS-1: P. 3. Auflage RWS Version 1.7 für Apple Macintosh**
Giger 1994 / 30.– erhältlich
- 104 **Nationalstrasse N2, Basel-Chiasso Kapazitätsuntersuchung: Verkehrstechnische Studie zur Beurteilung der heutigen Kapazitätsverhältnisse**
Prof. K. Dietrich, P. Spacek 1994 / 50.– erhältlich
- 105 **Anwendungsbeispiele zur Optimierung in Verkehrsplanung, Transporttechnik und Logistik**
Prof. C. Hidber, Z. Oblozinska 1994 / 25.– erhältlich
- 106 **Grundlagen zur Berechnung der Fahrgastwechselzeit**
U. Weidmann 1995 / 30.– erhältlich
- 107 **Umweltbilanz der Warenverteilung (Non Food) des Migros-Genossenschafts-Bundes**
Prof. C. Hidber, E. Meier 1995 / 30.– erhältlich
- 108 **Lagestabilität lückenloser Meterspurgleise in kleinen Bogenradien**
S. Rangosch 1995 / 80.– erhältlich
- 109 **Pioniere des Verkehrs. Eine Auswahl von Kurzbiographien zur Einführung in die Verkehrsgeschichte. Band 2.**
Prof. C. Hidber u.a. 1995 / 30.– erhältlich
- 110 **Qualitätsmanagement von Eisenbahnstrecken.**
E. Hediger 1996 / 20.– erhältlich
- 111 **Abschätzung des Zonen-Binnenverkehrs in Städten; Teil 1**
Prof. C. Hidber, J.-P. Widmer 1996 / 30.– erhältlich
- 112 **Vergleich: Schotterloser Oberbau/Schotteroberbau**
P. Pingoud 1997 / 30.– vergriffen
- 113 **Leistungsfähigkeit von Verkehrssystemen**
N. Bischofberger 1997 / 30.– erhältlich
- 114 **Do rail stations at airports allow a better distribution of air passenger transport demand among airports**
R. Schilling, J.-P. Widmer 1997 / 50.– erhältlich
- 115 **Korridor-Leistungsfähigkeit – Zusammenwirken mehrerer Verkehrsträger bei Ueberlastung**
Prof. C. Hidber 1997 / 50.– erhältlich
- 116 **Bahnerschliessung Flughäfen Stuttgart und**
.1 **Frankfurt a.M. Kosten-Nutzen-Analyse**
J.P. Widmer, R. Schilling, R. Gottwald 1997 / 25.– erhältlich
- 116 **Bahnerschliessung Flughäfen Brüssel. –**
.2 **Kosten-Nutzen-Analyse**
J.P. Widmer, O. Hintermeister 1997 / 25.– erhältlich
- 116 **Bahnerschliessung Flughäfen Paris Roissy-CDG2**
.3 **und Orly. Kosten-Nutzen-Analyse**
J.P. Widmer, C. Dasen-Sender 1997 / 25.– erhältlich
- 117 **Berufspendlerverkehr 1980–1990–2000**
C. Dasen-Sender 1997 / 35.– erhältlich
- 118 **25 Jahre IVT-Messungen zum Verkehrsablauf auf Autobahnen**
Prof. K. Dietrich, H.P. Lindenmann, Y. Chabot-Zhang 1998 / 30.– erhältlich
- 119 **Qualitätsfaktor – Vergleich der Angebotsqualität im Regionalverkehr**
U. Widmer, M. Neumeister 1998 / 40.– erhältlich
- 120 **Einsatz von zementstabilisiertem Asphaltgranulat in Fundationsschichten**
M. Shojaati 1998 / 35.– vergriffen
- 121 **Carpools im Spannungsfeld mit dem öffentlichen Personenverkehr**
S. Dasen 1999 / 25.– erhältlich
- 122 **Bonus/Malus-System; System zur gewährleistung der Betriebsqualität auf dem für den freien Zugang geöffneten SBB-Netz.**
M. Hofer 1999 / 40.– erhältlich
- 123 **Beiträge zur Soziologie und Politologie im Verkehr**
Prof. C. Hidber u.a. 1999 / 30.– vergriffen
- 124 **Stabilitätsprobleme lückenloser Meterspurgleise in engen Radien und in Übergangsbögen**
F. Gallati 2001 / 90.– erhältlich
- 125 **Objektorientierte Modellierung von Infrastrukturelementen und Betriebsvorgängen im Eisenbahnwesen**
D. Hürlimann 2002 / 60.– erhältlich
- 126 **Der Bettungsmodul für den Schotteroberbau von Meterspurbahnen**
M. Kohler 2002 / 90.– erhältlich

- 127 **Verwendung von Eisenbahnbetriebsdaten für die Schwachstellen- und Risikoanalyse zur Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität**
M. Ullius 2005 / 70.– erhältlich
- 128 **Netzgestaltungsgrundsätze für den öffentlichen Personennahverkehr in Verdichtungsräumen**
U. Schäffeler 2005 / 90.– vergriffen
- 129 **GIS-basiertes Konzept zur Modellierung von Einzugsbereichen auf Bahn-Haltestellen**
J. Jermann 2005 / 70.– erhältlich
- 130 **Fachbegriffe des öffentlichen Verkehrs**
J. Wichser, H. Schneebeli, S. Bollinger 2005 / 40.– erhältlich
- 131 **Regionalisierung des Schienenverkehrs in der Schweiz**
M. Rieder 2005 / 60.– erhältlich
- 132 **Parameters Of Pedestrians, Pedestrian Traffic And Walking Facilities**
S. Buchmüller, Prof. U. Weidmann 2006 / 25.– erhältlich
- 133 **Strategies for Increasing Intermodal Transport Between Eastern and Western Europe, Final Report**
Nikolaus Fries 2006 / 50.– erhältlich
- 134 **Europäische Marktstudie für das System Swissmetro**
U. Weidmann, S. Buchmüller, M. Rieder, A. Nash, A. Erath 2006 / 90.– erhältlich
- 135 **Studie zu einem neuen schweizerischen Trassenpreissystem**
U. Weidmann, N. Fries, J. Wichser, P. Schmidt, H. Schneebeli 2007 / 40.– erhältlich
- 136 **Regionen im Umbruch! – Regionalverkehr im Aufbruch**
Tagungsband 2007 / 30.– erhältlich
- 137 **Systemvorschlag für ein neues schweizerisches Trassenpreissystem**
U. Weidmann, J. Wichser, P. Schmidt 2008 / 40.– erhältlich
- 138 **Betriebsstabilität bei Buslinien mit Fahrausweisverkauf durch Fahrer**
U. Weidmann, M. Lüthi, S. Buchmüller, R. Dorbritz 2008 / 25.– erhältlich
- 139 **Leistungsfähigkeitsbestimmung öffentlicher Verkehrssysteme**
G. Anderhub, R. Dorbritz, U. Weidmann 2008 / 30.– erhältlich
- 140 **Peripherer Verkehr – Verkehrte Peripherie?**
Tagungsband 2008 / 30.– erhältlich
- 141 **Mobilitätsplan Hochschulgebiet Zürich**
U. Weidmann, P. Spacek, K. W. Axhausen, B. Alt, G. Anderhub, R. Dorbritz, A. Frei, M. Laube, M. Scherer, C. Weis 2008 / 50.– erhältlich
- 142 **Gesamterschliessungskonzept Science City Synthesebericht**
U. Weidmann, P. Frank 2008 / 90.– erhältlich
- 143 **Ein Trassenpreissystem aus Umweltsicht unter besonderem Augenmerk des Lärms – Studie**
U. Weidmann, St. Moll, P. Schmidt 2009 / 30.– erhältlich
- 144 **Validierung eines semi-quantitativen Ansatzes zur Risikobeurteilung in der Eisenbahntechnik**
S.-L. Bepperling 2009 / 30.– erhältlich
- 145 **Verlässliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz Konzeptstudie**
U. Weidmann, J. Wichser 2009 / 25.– erhältlich
- 146 **Die Revolution der Automation – Verkehrsautomatisierung und Gesellschaft im 20. und 21. Jahrhundert**
Tagungsband 2009 / 40.– erhältlich
- 147 **Improving the Efficiency of Heavily Used Railway Networks through Integrated Real-Time Rescheduling**
M. Lüthi 2009 / 30.– erhältlich
- 148 **Market Potential and Value of Sustainable Freight Transport Chains**
N. Fries 2009 / 45.– erhältlich
- 149 **(k)ein Wunder, dass es uns noch gibt 100 Jahre Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs GdI 1910–2010**
2010 / 50.– erhältlich

Schriftenreihe wird fortgeführt

Bestellungen sind zu richten an:
Sekretariat IVT,
Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme
Eidgenössische Technische Hochschule ETH Zürich
Wolfgang-Pauli-Strasse 15, HIL F 37.2
CH–8093 Zürich

Fax: +41 44 633 10 57
www.ivt.ethz.ch

Lieferung erfolgt gegen Rechnung