Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890-1914 : Strukturbedingungen, politische Konzeptionen und Realisierungsprobleme [Elfi Bendikat]

Autor(en): **Merki, Christof Mario**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **6 (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ELFI BENDIKAT
ÖFFENTLICHE NAHVERKEHRS-POLITIK IN BERLIN UND PARIS 1890–1914
STRUKTURBEDINGUNGEN, POLITISCHE KONZEPTIONEN UND REALISIERUNGSPROBLEME
WALTER DE GRUYTER, BERLIN 1999, 666 S., FR. 256.–

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts galten acht Städte auf dieser Erde als Metropolen: London, Paris, Wien, Berlin, Petersburg, Peking, Chicago und New York. Die acht Weltstädte hatten ähnliche Probleme, insbesondere die Versorgung mit Energie und Wasser. Auch der öffentliche Nahverkehr war schon damals ein zentraler Bereich kommunaler Politik. Den Leistungen dieser Verkehrspolitik widmet sich die Habilitationsschrift der Berliner Historikerin Elfi Bendikat. In dem Vierteljahrhundert vor dem Ersten Weltkrieg entstanden sowohl in Berlin als auch in Paris die Fundamente jenes Nahverkehrssystems, mit dem wir uns noch heute transportieren lassen. Die Metro bohrte sich in den Untergrund von Paris; die Stadt-, die Schnell-, die Ring- und die Hochbahn veränderten das Weichbild von Berlin; die pferdegezogenen Omnibusse verschwanden für immer im Stall der Geschichte.

Elfi Bendikats Untersuchung ist eine sorgfältig gearbeitete, detailgenaue und faktengesättigte Studie, welche durchaus das Zeug dazu hat, für all jene zum Standardwerk zu werden, die sich mit der Entstehung des modernen Nahverkehrs oder mit der Politik grosser Städte beschäftigen. Allerdings ist Bendikats Studie mit ihren 666 Seiten zugleich ein kleines Monstrum, das nur jene mit Spannung lesen werden, die bereits vom Thema eingenommen sind. Der strukturgeschichtliche Jargon und die stark technokratische Sprache machen einem den Zugang zu diesem an und für sich faszinierenden Thema nicht eben leicht. So beginnt die umfangreiche Zusammenfassung mit folgendem Satz, und es ist beileibe nicht der einzige, der mehr als 40 Wörter zählt: «Eine bilanzierende Synthese zur Intervention der kommunalen Körperschaften im öffentlichen Personennahverkehr vermag – ungeachtet der im Untersuchungsgang deutlich gewordenen Unterschiede in den strukturell bedingten Detaillösungen – vor dem Hintergrund gleicher technischer Innovationen und ähnlicher urbaner Krisenentwicklungen eine realtypische Annäherung in der Nahverkehrspolitik mit zeitlichen Verschiebungen zu konstatieren.»

Die Sprache der Autorin ist zweifelsohne auch ein Ausdruck des Ansatzes, dem sie sich verschrieben hat und den man als systemtheoretisch bezeichnen kann. Es sind Institutionen, die handeln, Gremien, die entscheiden, Strukturen, die determinieren, Konzeptionen, die regulieren. Vorangetrieben wird das Geschehen durch abstrakte Prozesse wie die Tertiarisierung und die Kommunalisierung, die Rationalisierung und die Urbanisierung. Eine solche Perspektive ist durchaus legitim, doch hat sie Konsequenzen, die nicht bloss rhetorisch sind. So gerät im Dickicht der differenzierten Argumentation, der vielen Bezüge und der noch mehr Hinweise manchmal aus den Augen, worum es eigentlich geht: die dramatischen Veränderungen im öffentlichen Nahverkehr. Vielleicht ist dieser etwas zwiespältige Leseeindruck auch das Produkt einer Fragestellung, in deren Zentrum nicht das Warum und das Wozu der Innovation moderner Nahverkehr steht, sondern vorab dessen politisches Management. Auf jeden Fall vermisst man den Mut zu pointierten Thesen, was gerade bei einem Vergleich naheliegend wäre, ist die Komparatistik doch prinzipiell dazu prädestiniert, Unterschiede zu konturieren.

All diesen Einwänden zum Trotz ist Elfi Bendikats Buch ein zuverlässiges Werk, das sich auf die Auswertung vieler Quellen stützt und die Literatur souverän verarbeitet hat. Dank des Registers und der systematischen Gliederung ist es auch zum Nachschlagen geeignet, z. B. für jene, die sich für den Aufbau der beiden Stadtverwaltungen interessieren oder für die Einschränkungen ihrer Kompetenzen durch den übergeordneten Staat. Überhaupt handelt es sich bei Elfi Bendikats Studie in erster Linie um Verwaltungsgeschichte. Sie geht den Anfängen der öffentlichen Nahverkehrsplanung nach, dem Entstehen einer kommunalen Leistungsverwaltung oder den Konflikten mit den privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmungen (die es in beiden Hauptstädten gab). Am spannendsten ist das Buch dort, wo es die Wechselwirkungen zwischen der politischen Sphäre einerseits und der sozialen Topographie der beiden Städte andererseits zur Sprache bringt. Auf einmal versteht man, weshalb die Verbindungslinien zwischen armen und reichen, Wohn- und anderen Quartieren so und nicht anders verlaufen oder wie die Wohnungspolitik und die Verkehrspolitik zusammenhängen. Wer vor einem längeren Paris- oder Berlinaufenthalt steht oder wer sich besonders seriös auf eine Reise vorbereiten will, kann Bendikats Buch auch als Führer benutzen. Allerdings ist es zu schwer, um es bei Streifzügen im Metronetz oder bei Busfahrten in Berlin bei sich zu haben.

Christoph Maria Merki (Bern)

HANS-RUDOLF GALLIKER
TRAMSTADT
ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR UND STADTENTWICKLUNG AM BEISPIEL ZÜRICHS

CHRONOS, ZÜRICH 1997, 248 S., 120 ABB., FR. 48.–

Verfolgt man die Geschichte des Trams in Zürich, so wird klar, welche entscheidende Rolle dieses Verkehrsmittel für die Entwicklung der Stadt gespielt hat. Man kann die Stadt Zürich deshalb mit gutem Recht als «Tramstadt» bezeichnen. Hans-Rudolf Galliker beschreibt in seinem sorgfältig recherchierten und reich bebilderten Buch die Geschichte des Zürcher Trams und zeigt auf eindrückliche Art, wie eng der öffentliche Nahverkehr und die Stadtentwicklung in Zürich zusammenhängen.

Die Geschichte des Trams in Zürich beginnt mit der Planung einer Pferdebahn in den 1860er Jahren. Treibende Kraft war damals die wohlhabende Gemeinde Riesbach, die sich durch das Tram eine Steigerung ihrer Standortgunst erhoffte. Diese erste Tramlinie zwischen dem Stadtzentrum und Riesbach wurde 1881/82 eröffnet. Anfangs war das Pferdetram nur ein Luxusnahverkehrsmittel für die reicheren Schichten, an deren Bedürfnissen sich auch die Linienführung orientierte.

Ein Massenverkehrsmittel wurde das Tram erst um die Jahrhundertwende mit der elektrischen Strassenbahn. Zürich gehörte zusammen mit Genf zu den ersten Städten in der Schweiz, die bereits 1894 elektrische Strassenbahnen einführten. Der Durchbruch dieses Verkehrsmittels fiel in eine Zeit starken Wachstums der Städte und teils sich verschlechternder Lebensbedingungen in den Innenstädten. Das Tram als Massenverkehrsmittel ermöglichte das Wachstum an der Peripherie und die Entwicklung der Stadtkerne zu Dienstleistungszentren. Dieser Prozess dauerte in Zürich ca. 20 Jahre.