

Mit seiner vergleichenden Untersuchung (Habilitationsschrift, Bern 2007) zu Verkehrspolitik und Mobilität in drei Schweizer (Bern, Basel, Zürich) und drei deutschen (Bielefeld, Münster, Freiburg) Städten ist Ueli Haefeli ein großer Wurf gelungen. Die Arbeit überzeugt nicht nur in ihrer historischen Analyse, sondern profitiert von den multidisziplinären Qualitäten des Autors, der neben seiner historischen Lehre und Forschung seit vielen Jahren als Bereichsleiter in einem Institut für Politikberatung insbesondere für Fragen zu Verkehr und Mobilität Verantwortung trägt. Die Fallstudien starten jeweils in der frühen Nachkriegszeit und reichen erfreulicherweise, anders als der Titel sagt, bis in die jüngste Gegenwart, da wichtige Unterschiede in einigen Städten erst nach 1990 deutlicher werden.

Haefeli betont einleitend, dass insgesamt die Ähnlichkeiten in der verkehrlichen Entwicklung der sechs Städte überwiegen und arbeitet gleichzeitig die zunehmenden Unterschiede heraus. Zu den Ähnlichkeiten gehören in allen sechs Städten die zunehmende Kritik an der nicht mehr zeitgemäßen Straßenbahn in den 1950er Jahren, der relative und auch absolute Niedergang des öffentlichen Verkehrs in den 1960er Jahren, der Widerstand gegen den Ausbau der Straßeninfrastruktur seit den frühen 1970er Jahren, die Bereitschaft zur massiven Förderung des öffentlichen Verkehrs und schließlich seine Stabilisierung bzw. seine Renaissance auf relativ niedrigerem Niveau. Um abzuschätzen, wie zwangsläufig und alternativlos diese Entwicklung war, wäre die Einbeziehung z. B. einer DDR-deutschen Stadt in den Vergleich (bei allen Problemen des Vergleichs) interessant gewesen, so wie es etwa Barbara Schmucki (München-Dresden) gemacht hat. Aber auch ohne die sozialistischen Städte sind die Unterschiede insbesondere am Ende des Untersuchungszeitraums groß genug.

Haefeli testet in der Untersuchung verschiedene Erklärungsansätze für die unterschiedlichen Lösungsvorschläge für die Stadtverkehrsprobleme am historischen Material. Ein Erklärungsansatz ist der professionelle und disziplinäre Hintergrund der Akteure. Die in den Verkehrsbehörden dominierenden Ingenieure etwa setzten in allen Fallstudien vor allem auf bauliche Lösungen und unterschätzten systematisch die verkehrsinduzierenden Wirkungen gut ausgebauter Verkehrsinfrastrukturen. Große technische Lösungen haben bei Haefeli wie auch bei anderen sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschern keine gute Presse. Die Verkehrsökonominnen entwickelten dagegen verschiedene Anreizsysteme und ökonomische Instrumente für die Verkehrssteuerung. Sie erwiesen sich langfristig als mindestens ebenso wichtig. Die Renaissance des öffentlichen Verkehrs in der Stadt ist in dieser Perspektive zum Teil durch den Aufstieg der Ökonomen in die betrieblichen und kommunalpolitischen Schaltstellen zu erklären.

Für Bern und Bielefeld vertieft Haefeli seine Untersuchungen. Diese Beispiele sind gut gewählt, weil die Auswirkungen der unterschiedlichen Verkehrspolitik in diesen beiden Städten besonders manifest werden. So belief sich in Bern bei einem zugleich deutlich dichteren Angebot die Subventionierung jeder Einzelfahrt im öffentlichen Verkehr im Jahr 1990 auf 6 Rappen, in Bielefeld dagegen auf 112 Pfennige. Ursache für diesen großen Unterschied war vor allem die teure U-Bahn (Stadtbahn) in Bielefeld, die mit ihrer vergleichsweise geringen Haltestellendichte bis heute nicht ausgelastet ist, während Basel, wie die beiden anderen Schweizer Städte auch, seine Straßenbahn erhalten und sogar noch ausgebaut hat. Münster hat 1958 seine Straßenbahn abgeschafft, Freiburg hat sie dagegen erhalten und kommt heute von den deutschen Städten dem Schweizer Modell am nächsten.

Haefeli kann überzeugend nachweisen, dass die Schweizer und bundesdeutschen Städte 1950 bei recht ähnlichen Ausgangsbedingungen starteten – die verkehrlichen Auswirkungen der Kriegszerstörungen in Deutschland würden im Allgemeinen überschätzt –, aber zum Ende des Untersuchungszeitraums erhebliche Unterschiede im Mobilitätsangebot aufwiesen. Die Schweizer Städte boten (und bieten) mehr öffentliche Mobilität bei deutlich niedrigeren Subventionen pro Fahrt. Zweitens gelingt Haefeli der Nachweis, dass diese unterschiedliche Entwicklung weniger auf eine strategische Planung von Politik und Verkehrsverwaltung zurückgeführt werden kann, als vielmehr auf die verzögernden Effekte der direkten Demokratie in der Schweiz für große, teure Verkehrsinfrastrukturen sowohl für den Straßen- als auch den U-Bahn-Bau. Hermann Lübke hat für diese Tendenz der Schweizer zur Vertagung von Themen an der Urne den Begriff des „Moratoriumsneins“ geprägt.

Die ab 1970 stärker fließenden Fördergelder des Bundes für den öffentlichen Verkehr hatten in Deutschland teilweise fatale Folgen: Sie galten explizit nicht für Straßenbahnen, sondern für den unterirdischen Ausbau öffentlicher Verkehrssysteme sowie für Stadtautobahnen. Anreizsysteme, wie die Umweltkarte, durften aus diesen Mitteln nicht bezuschusst werden. Freiburg diskutierte seine Stadtbahn allerdings so lange, bis die Bundesförderzusagen für die Tunnelbauten abgelaufen waren, Bielefeld baute schneller und hat heute die Folgen zu tragen. Haefeli stellt diese „Zufälligkeiten“ besonders heraus, die allerdings auch anders interpretiert werden könnten. In Freiburg wurde ja nicht

zufällig lange diskutiert, vielmehr gab es anders als in Bielefeld eben keine kommunalen Mehrheiten für den Tunnelbau. In beiden Ländern konzentrierte sich die für die Städte insgesamt wenig hilfreiche nationale Verkehrspolitik in den 1950er und 1960er Jahren auf den Fernstraßenbau. Haefeli betont zu Recht, dass die Stadtverkehrsprobleme dabei aus dem Blickfeld gerieten. Doch seine eigene relative Abwertung der Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme im Fernverkehr (etwa die vielen Verkehrstoten auf den Landstraßen) überzieht in die andere Richtung und belegt im Gegenteil den „Tunnelblick“ des Stadtverkehrsforschers Haefeli.

Haefeli geht es nicht nur um den Anteil des öffentlichen Verkehrs. Am stärksten entwickelten sich vielmehr die Unterschiede in der Verwendung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Hier steht Münster mit seiner „holländischen“ Radwegpolitik besonders gut da. In der Nutzung des öffentlichen Verkehrs sind die Unterschiede zwischen den Städten dagegen kleiner. Groß sind sie heute vor allem bei den notwendigen Subventionen. Haefelis eigene Berechnungen der anteiligen Verkehrsausgaben in den kommunalen Haushalten sind spektakulär. Bisherige Arbeiten zum Thema schweigen sich zu den konkreten Subventionen und Gesamtausgaben aus. Die sechs Verkehrsbetriebe, meist Stadtwerke, waren mehr als zögerlich in der Preisgabe von Zahlen und verfügen z. T. selbst nicht über belastbare Berechnungen. Die auf Einzelfahrten bezogenen Ausgaben, die Angaben zu flächenbezogenen Abfahrten und Haltestellendichten weisen Haefeli als auch betriebswirtschaftlich und verkehrsplannerisch beschlagenen Wissenschaftler aus.

Haefelis vergleichende Untersuchung ist gleichermaßen interessant für die Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte und die historische Stadtforschung wie auch für die Mobilitätsforschung und Stadtverkehrsplanung. Wie gesagt: ein großer Wurf, an dem sich alle weiteren Arbeiten zum Stadtverkehr orientieren können.