



Teilzeit-Verwaltung mit Vorteilen

Das Strassenwesen in Bern 1818-1846

Daniel Flückiger
Selanderweg 12
5223 Riniken
dflueckiger@gmx.net

Der Vortrag basiert auf einer 2009 an der Universität Bern abgeschlossenen Dissertation.

Publikation: Flückiger, Daniel: Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790-1850 (AHVB 88). Baden 2011.

Bildquelle: Lory / Lory 1811

Ausgangslage / Stand der Verwaltungsgeschichte (CH)

- Verwaltungsgeschichte ist als eigenständiger Ansatz in der Schweiz kaum präsent
- Verwaltungsthemen werden nebenbei in anderen Ansätzen behandelt (z.B. Politik-, Sozial-, Technik- & Wirtschaftsgeschichte)
- Verwaltungshandeln wird in gesellschaftliches Umfeld eingebettet
- „Verwaltung“ im engen Sinn selten ein Thema

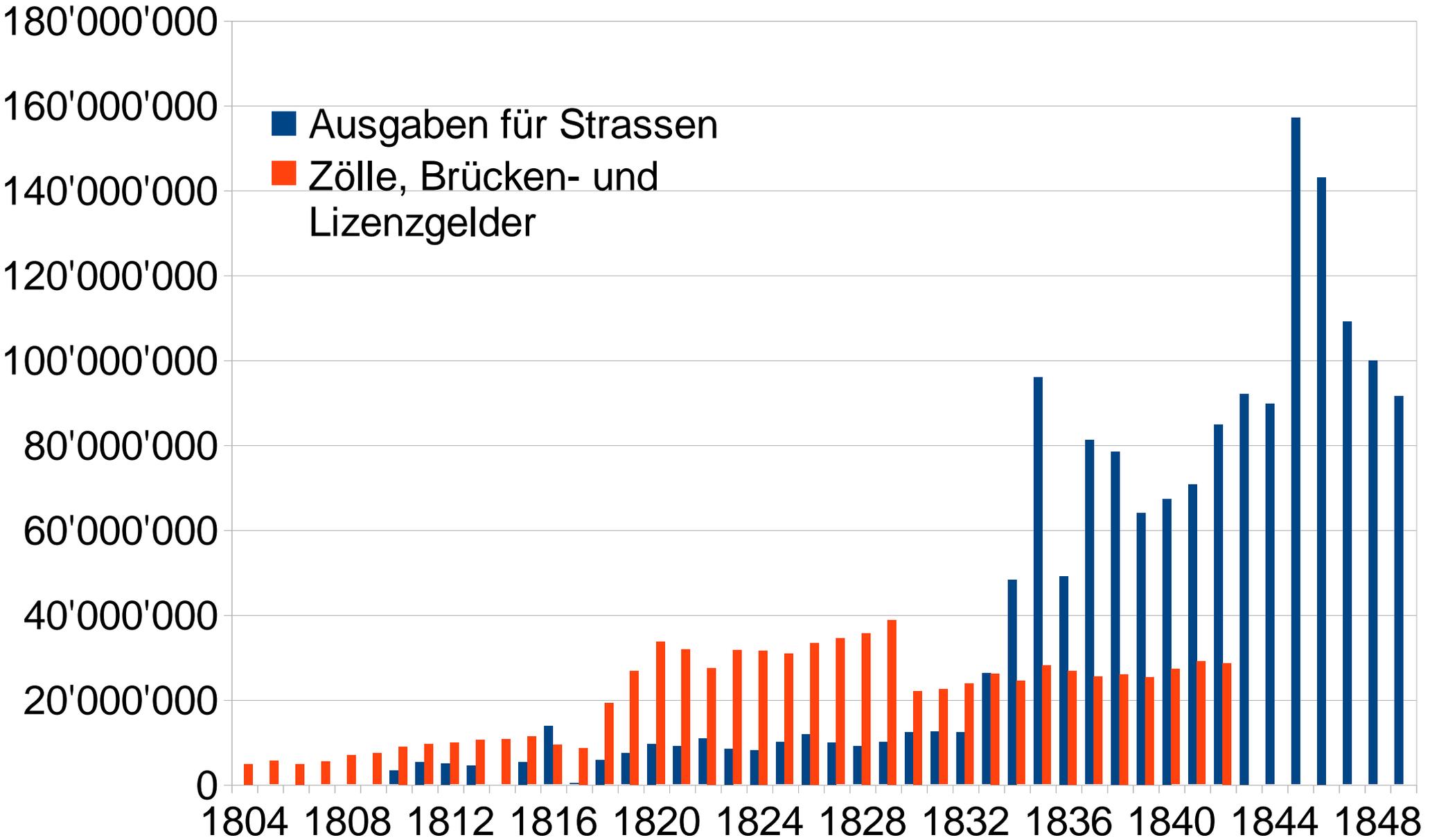
Aufbau des Referats

1. Diskussion um Entstehung einer „modernen Infrastrukturpolitik“
2. Verbindung zwischen Verwaltungsreformen und Infrastrukturpolitik (klassische Sicht)
3. Moderne Infrastrukturpolitik ohne moderne Verwaltung?

Bern dient als Fallbeispiel, eingebettet in die internationale Entwicklung

1. Moderne Infrastrukturpolitik

- Zirkulationsideal: Verkehr fördert gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Fortschritt
- Infrastrukturen dienen dem „gemeinen Wohl“ (Diskurs 18.-21. Jh.)
- Selbsttragender Geschäftszweig => defizitärer „Service public“ (Übergang im 19. Jh.)
 - Begriffliche Ebene / Begriffsgeschichte
 - Buchhalterisch / Staatsrechnungen



Einnahmen und Ausgaben des Kantons Bern im Strassenwesen, 1804–1850 (zu Löhnen von 2006)

2. Klassische Sicht: Bürokratie trieb Strassenbau voran

- Tocqueville 1856: *corps des ponts et chaussées* als erste moderne Verwaltung
- Neue deutsche Literatur: Östr. Habsburgermonarchie, Preussen (ähnlich wie Frankreich)
- Forschungsstand Bern (Verkehrsgeschichte):
 - Pionier in CH, folgte dem Vorbild von F
 - Verwaltung, v.a. einzelne Ingenieure, sehr wichtig
- Theoretischer Ansatz: Max Webers „Bürokratie“

2. Klassische Sichtweise: Bürokratie trieb Strassenbau voran

- Forschungsstand Bern (Politikgeschichte):
 - Schwacher Staat, z.T. sogar bewusster Machtverzicht
 - Selbstwahrnehmung der Verwaltung hinterfragen
- Wie lassen sich die unterschiedlichen Ergebnisse vereinen?

3. Keine moderne Verwaltung, ...

- Verwaltung in Bern kaum „Bürokratie“
 - Wenig feste & personenunabhängige Stellen
 - Tätigkeit von fachkundigen Magistraten (mit Taggeldern grosszügig entschädigt)
 - Gemeinwerk der Gemeindebürger(innen)
- Praktische Erfahrung zentral, akademische Schulung nicht zwingend
- Status der administrativen Experten nicht unhinterfragt (vs. externe Sachverständige)

3. ... aber eine moderne Infrastrukturpolitik

- Im internationalen Vergleich hohe Netzdichte der Staatsstrassen
- Mit liberaler Wende 1830/31 Übergang zu „moderner“ Infrastrukturpolitik
 - Defizitärer Service public, finanziert aus allgemeinen Steuern
 - Regional ausgeglichene Infrastruktur-Investitionen
- Moralische Kritik an sparsamer, selbsttragender Verkehrspolitik vor 1830/31 (Selbstbereicherung der Eliten)



Wie der Landvogt von Buzsácz und seine drei Bedienten
von ihm Albernheit.

Bildquelle: Gukkasten 1849

Fazit / Schlussfolgerungen

- „Verwaltung“ im engen Sinn auch für Infrastrukturpolitik ein Thema
 - Autorität / Rolle der Verwaltung wurde diskutiert
 - Misstrauen gegen professionelle / „moderne“ Verwaltungsorganisation (typisch BE / CH?)
 - Verwaltungshandeln in BE keineswegs ineffizient
- Kritischer Umgang mit Quellen / Selbstwahrnehmung der Verwaltung hinterfragen
- Relativ partizipative „Teilzeit-Verwaltung“ als raffinierte Form der Gouvernamentalität?