



Peter Stirnemann, später Verkehrsplaner der VBZ, arbeitete in den 1970er Jahren an den Plänen für eine U- und S-Bahn in Bagdad. Die Abklärungen wurden in einer Machbarkeitsstudie zusammengefasst.



So stellen sich die Fachleute eine U-Bahn-Station am Tigris vor.



Peter Stirnemann mit seinem knapp einjährigen Sohn in der irakischen Hauptstadt.

Eine U-Bahn für Bagdad als Zeichen des Aufbruchs

Vor fünfzig Jahren arbeitete der Zürcher Verkehrsplaner Peter Stirnemann ein Jahr lang im Irak am Projekt eines öffentlichen Verkehrsnetzes. Dann kamen Krieg und religiöse Wirren



Stirnemann erlebte Bagdad Mitte der siebziger Jahre als säkular und weltoffen, wie seine Fotos zeigen. Mit der Machtübernahme Saddam Husseins war damit und mit den U-Bahn-Plänen aber Schluss. Sie landeten im Keller.



STEFAN HOTZ (TEXT),
DOMINIC NAHR (BILDER)

Ende Mai 1980 stattete eine Delegation von Verkehrsfachleuten aus dem Irak Zürich einen Besuch ab. Zweck der Reise war, die Pläne für ein Schnellbahn-System in der Hauptstadt Bagdad auf den neusten Stand zu bringen. Aus heutiger Sicht erscheint das Vorhaben fast so unglaublich wie die fliegenden Teppiche in orientalischen Märchen.

Eine U-Bahn konnte Zürich nicht vorzeigen. Diese war 1973 in einer Volksabstimmung gescheitert. Über die Zürcher S-Bahn wurde erst ein Jahr später entschieden. Die Iraker besichtigten gemäss Programm am 30. Mai, zwei Tage vor seiner offiziellen Eröffnung, den Flughafenbahnhof in Kloten. Und sie interessierten sich für Tunnelbau. Die Gastgeber führten sie auf Baustellen für unterirdische Autobahnabschnitte – in den Milchbuck und den Gubrist sowie zum Seelisbergtunnel in der Zentralschweiz.

Teilweise nahm Peter Stirnemann an den Treffen teil, der damals bereits seit drei Jahren für die städtischen Verkehrsbetriebe das Zürcher Tramnetz weiterentwickelte. Davor hatte der Verkehrsplaner ab Februar 1976 ein Jahr lang im Irak gelebt und an der Machbarkeitsstudie für ein «Baghdad Rapid Transit System» gearbeitet. Es wurde nie realisiert.

Der 83-Jährige legt in seiner Wohnung in Zürich Albisrieden die Studie mit einer entschuldigenden Bemerkung auf den Tisch. Sie wiegt, da sie jahrzehntelang im Keller lag, 5,3 Kilogramm wiegt das in dicken Karton eingefasste Dokument. Das Signet auf dem dunkelgrünen Einband mit zwei Pfeilen, die in entgegengesetzte Richtungen zeigen, erinnert ein wenig an das Logo der SBB.

Der Inhalt überrascht. Da gibt es eine 200-seitige Abhandlung über die Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft im Irak und in Bagdad sowie ausführliche Abklärungen über die künftige Nachfrage nach Mobilität. Alles ist unterlegt mit Statistiken, grafischen Darstellungen und umgesetzt in einen detaillierten Entwurf für eine Stadtschnellbahn.

Dazu kommen Pläne zum Schienennetz und Darstellungen, wie man mit einer Brücke oder unter Wasser den Fluss Tigris quert. Ausserdem sorgfältig ausgeführte Zeichnungen moderner U- oder Hochbahn-Stationen. Nur an Kleidern und Schriftzeichen ist zu erkennen, dass sie im Nahen Osten entstehen sollten.

Über Berlin in den Irak

Wie Peter Stirnemann zu diesem Auftrag kam, ist eine spezielle Geschichte. Von 1961 bis 1965 studierte er an der ETH Bauingenieur, weil das Fach damals auch das Verkehrs- und Eisenbahnwesen umfasste, das ihn interessierte. Danach vertiefte er die Verkehrsstudien als Assistent an der Technischen Universität in Berlin.

Dort erlebte er die Studentenbewegung, ausgelöst durch den Besuch des Schahs und seiner «Prügelperser» vom berüchtigten Geheimdienst Savak. Es schärfte das politische Bewusstsein von Stirnemann, der später für zwölf Jahre die SP im Zürcher Kantonsrat vertrat. Und motivierte ihn, sich noch in Planungs- und Verkehrssoziologie einzuschreiben.

Mitte der 1970er Jahre arbeitete Stirnemann für die Berliner Verkehrsbetriebe. Als Verkehrsplaner, aber ebenso wegen seiner Kenntnisse in empirischer Sozialforschung, erhielt er das Angebot, für ein schweizerisch-deutsches Konsortium nach Bagdad zu reisen. Auf Schweizer Seite waren zwei Ingenieurunternehmen mit klingendem Namen beteiligt, die nicht mehr existieren: Elektrowatt und Motor Columbus. Stirnemann stiess über die deutsche Seite zum Consulting-Team und reiste mit seiner Berliner Frau und einem Kleinkind 36-jährig nach Bagdad.

Auf der Fahrt vom Flughafen fragte er sich: «Für diese Stadt wollen sie eine U-Bahn? Braucht es das?» Er sah ausser im Stadtzentrum nur einstöckige Häuser. Später realisierte er, dass in einem Haus oft 10 bis 20 Leute wohnten und Bagdad mit damals knapp drei Millionen Einwohnern dichter besiedelt war, als es den Anschein machte.

Der zweite Eindruck war der einer modernen Stadt, in deren Strassenbild die Religion kaum präsent war. «Der Irak war Mitte der siebziger Jahre so stark säkularisiert wie kein anderer arabischer Staat im Nahen Osten», sagt Stirnemann. «Es gab nur wenige verschleierte Frauen.»

Aus heutiger Sicht sind die Pläne für eine Schnellbahn in Bagdad das Dokument der Zuversicht in einem Land, das den Weg in eine bessere Zukunft vor sich hatte.

Für Vertreterinnen der wohlhabenderen Schicht habe es zum guten Ton gehört, in der öffentlichen Verwaltung zu arbeiten.

Zwar hätten traditionelle Bräuche fortgewirkt. Sei man irgendwo zu Besuch neu hingekommen, habe einen immer zuerst ein Mann begrüsst, nie eine Frau. Sonst erschien Stirnemann Bagdad fast wie eine europäische Stadt. Die ausländischen Experten hätten den Durst mit einem Bier einer der damals drei Brauereien in Bagdad gelöscht. Aber er schränkt ein, über den Kontakt mit irakischen Mitarbeitern hinaus habe er kaum Einblick in Familien und Häuser gehabt.

Der Irak investierte dank Einnahmen aus dem Öl stark in die Infrastruktur. In Bagdad lebten viele ausländische Fachkräfte, es war eine kosmopolitische Stadt. Als das erscheint Bagdad auch in «Iraqi Odyssey», der filmischen Familiensaga des Zürcher Regisseurs Samir. In den Strassen fuhren rote Doppeldeckerbusse der früheren Kolonialmacht Grossbritannien. Es gab Waren fast aus der ganzen Welt zu kaufen. Der Irak unterhielt Kontakte zu West und Ost. Den Masterplan für Bagdad als Grundlage für das Schnellbahn-System hatten Polen erarbeitet.

Denn in Bagdad herrschte ein gewaltiges Verkehrschaos, das mit Fotografien in der Studie dokumentiert ist. Und so machten sich die europäischen Berater daran, mit Schweizer Präzision und deutscher Gründlichkeit Abhilfe zu schaffen. Das reichte bis hin zu Vorschlägen, wie das Personal für Betrieb und Unterhalt der Bahn auszubilden sei, samt Simulatoren für das Training der U-Bahn-Führer.

Peter Stirnemann erstellte die Fragebogen, mit denen die Mobilitätsbedürfnisse in der Bevölkerung erhoben wurden, leitete daraus die «Wunschlinien», die vordringlichsten Verkehrsverbindungen, ab und entwickelte ein Schienennetz. «Verkehr wurde lange zu technokratisch angeschaut, dabei ist es eine soziologische Angelegenheit», sagt er durchaus mit Bezug zur Gegenwart.

Ergebnis war der Entwurf eines detaillierten Liniensplans für die Stadt Bagdad

und für eine regionale S-Bahn. Ihr Kernelement bildeten zwei Durchmesserstrecken von insgesamt 40 Kilometern Länge, die sich im zentralen Bahnhof kreuzten und vier Linien in alle Himmelsrichtungen miteinander verknüpften. Die Empfehlung der Europäer war ehrgeizig. Es sei alles daranzusetzen, dieses Rückgrat des Schienennetzes bis im Jahr 2000 in Betrieb zu nehmen, schrieben sie.

Die Experten aus der Schweiz und Deutschland sahen zuerst von einer U-Bahn ab. Ein Grund ist die Hitze in Bagdad, einer Wüstenstadt, wo der Wind im Sommer keine Erleichterung bringt, im Gegenteil. Eine U-Bahn produziert mit den Bremsvorgängen Wärme. Es hätte sich das Problem gestellt, die Stationen zu kühlen, sagt Stirnemann.

Stattdessen fand sich eine einfache Lösung mit einer Kühlung durch den Fahrtwind. Das setzte jedoch voraus, dass die Bahn im Freien fuhr, weshalb die Fachleute eine Hochbahn vorschlugen. Dann kam von oben über das Transportministerium die Auflage, die Bahn in der Innenstadt unterirdisch zu führen.

Es sei darum gegangen, dass die U-Bahn auch als Schutzraum habe dienen können, sagt Stirnemann. Von wie weit oben der Einspruch kam, weiss er nicht. Saddam Hussein war 1976 die Nummer 2 unter dem damaligen Präsidenten al-Bakr, faktisch aber bereits der starke Mann des Iraks. Der Verkehrsplaner aus der Schweiz nahm Schatten der unheilvollen Zukunft wahr. Über der Stadt hätten oft Kampfjets geübt. Im Süden des Iraks, in Kerbala, wo die vom Regime unterdrückten Schiiten lebten, habe eine angespannte Stimmung geherrscht.

Rückgrat der Metro lebt weiter

Der Besuch der Iraker in Zürich 1980 war wohl das letzte Lebenszeichen des Projekts. Die Ankündigung durch den stellvertretenden Ministerpräsidenten, das Transportministerium und durch die «Baghdad Rapid Transit Authority» hat Stirnemann aufbewahrt. Im Brief sind zahlreiche technische Punkte aufgeführt, die anzupassen seien. Gleich an erster Stelle steht, dass die Bahn auf dem ganzen Stadtgebiet von Bagdad unterirdisch verlaufen müsse, und der Grund wird klar benannt: Die Stationen seien als Schutzbunker für einen konventionellen Krieg zu gestalten.

Inzwischen war der Schah gestürzt, Ayatollah Khomeiny verwandelte Iran in einen Gottesstaat, und im Irak herrschte Saddam als Diktator. Gut drei Monate nach der Abreise der Verkehrsfachleute aus Zürich, am 20. September 1980, schlug er gegen Iran los. Es folgten der überaus blutige jahrelange erste Golfkrieg, 1990 der Überfall auf Kuwait, dessen Rückeroberung durch die Vereinigten Staaten und 2003 der Sturz Saddams durch die Amerikaner.

Es herrschten Zerstörung, religiöse Wirren, und Schiiten übernahmen die Macht. «Es tat weh, zuzuschauen, wie in Bagdad alles kaputtging», sagt Peter Stirnemann. Ohne Krieg hätte sich Bagdad zu einer attraktiven Metropole entwickelt, ist er überzeugt. Auch für den Tourismus mit Babylon und Samarra sowie all den archäologischen Stätten oder dem künstlichen Tharthar-See zwischen Tigris und Euphrat sei das Land geeignet gewesen. Wenn der Irak ein säkularer Staat geblieben wäre, das betont Stirnemann immer wieder. Er ist nie mehr dorthin zurückgekehrt.

Aus heutiger Sicht sind die Pläne für eine Schnellbahn in Bagdad das Dokument der Zuversicht einer vergangenen Zeit. Stellvertretend für ein Land, das den Weg in eine bessere Zukunft vor sich hatte, dessen Geschichte aber die für grosse Teile des Nahen Ostens schlimmstmögliche Wendung nahm.

Bagdad zählt heute 6 bis 7 Millionen Einwohner. Bis auf eine Linie nach Basra im Süden ist die Staatsbahn nahezu inexistent. Immerhin: Wer im Internet sucht, stösst auf eine «Metro Baghdad», die nun mit Beteiligung des französischen Bahnkonzerns Alstom und des koreanischen Fahrzeugherstellers Hyundai gebaut werden soll.

Das schematische Schienennetz – zwei sich kreuzende Strecken und vier Linien in alle Himmelsrichtungen – entspricht fast exakt dem Kernstück der nie realisierten U-Bahn. Das Konzept sieht aber einen «elevated train» vor, eine Hochbahn, wie vor bald 50 Jahren von Stirnemann und seinen Kollegen empfohlen.