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

Herausgeber: [s.n.]

Band: 15 (2008)

Heft: 1

Artikel: Von der Besonderheitenlehre zum ökonomischen Prinzip : verkehrswissenschaftliche Theorien zur Eisenbahn in Deutschland und der Schweiz von 1870 bis 1970 im Vergleich

Autor: Kirchhofer, André

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-99529

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Von der Besonderheitenlehre zum ökonomischen Prinzip

Verkehrswissenschaftliche Theorien zur Eisenbahn in Deutschland und der Schweiz von 1870 bis 1970 im Vergleich

André Kirchhofer

Nach der nüchternen Definition eines Handbuchs lässt sich Verkehr als Transport von Gütern, Personen und Nachrichten begreifen. Sein vordringlicher Zweck ist die Raumüberwindung von A nach B mit möglichst geringem Aufwand, sei es in der Luft, am Boden oder auf dem Wasser.[1] Zugleich wird Verkehr allerdings oft auch mit Zielen in Verbindung gebracht, die mit dem Vorgang der Fortbewegung an sich nichts oder nur wenig zu tun haben. Vorab soll durch die Gewährleistung eines ausreichenden Grundangebots etwa das Wachstum der Wirtschaft stimuliert oder dank dem Einsatz des «richtigen» Verkehrsmittels endlich die Umwelt vor den schädlichen Auswirkungen der Mobilität geschützt werden. So jedenfalls lauten heute die zentralen Argumente in der Verkehrspolitik, wenn konkrete Bauvorhaben und Betriebskonzepte zur Debatte stehen. Warnungen vor zu hohen Kosten verhallen hingegen meistens ungehört.[2]

Noch vor der Umsetzung in der Praxis, wo die Vor- und Nachteile von Mobilität sich wortwörtlich erst durch «Erfahrung» äussern, hat Verkehr demnach immer auch eine theoretische Komponente. Dabei geht es um abstrakte Überlegungen, die bei fast allen grösseren Projekten und Neuerungen im Voraus angestellt werden: Soll nur Transport stattfinden, sind weitere Bedürfnisse zu berücksichtigen, oder steht sogar die Rendite über allem?

Zumindest seit die Eisenbahn verkehrt, das heisst in der Schweiz seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, haben darüber schon unzählige Denker und Redner geschrieben, gesprochen und sich den Kopf zerbrochen. An vorderster Front waren jedoch vor allem Ökonomen beteiligt. Von ihnen stammten die wesentlichen Denkanstösse und Ideen, die sich bald zu einem festen Wissenskanon fügten und von ihren Urhebern gerne als *allgemeinverbindlich* hingestellt wurden. Von daher lohnt es sich durchaus, die kognitive Entwicklung der Theorien zu Verkehr aus historischer Perspektive zu rekonstruieren und so zu dessen Dogmengeschichte beizutragen. Ähnliche Bestrebungen hat es in der Geschichtsschreibung bis dahin erst in Ansätzen gegeben, obwohl *Hans Jürgen Teuteberg* in einem kurzen Forschungsüberblick schon 1994 darauf verwies.[3] *Michael Hascher* beispielsweise legte kürzlich in einer ausgezeichneten Dissertation zur Expertentätigkeit in Deutschland

dar, wie die beiden Bereiche von Wissenschaft und Politik jeweils interagierten. Auch bei ihm kommen allerdings die herrschenden Paradigmen der Verkehrsökonomie, deren systematische Aufarbeitung er sogar explizit als Desiderat der Forschung bezeichnet, nur nebenher zur Sprache.[4] Zu erwähnen sind ausserdem einige wichtige Randbemerkungen bei *Günther Knieps* und *Rainer Fremdling* sowie vor allem eine Studie von *Gerold Ambrosius* mit Bezügen zur Rechtfertigung von staatlicher Wirtschaftstätigkeit.[5] Verschiedene andere Beiträge, die von Ökonomen, das heisst den Produzenten der Theorien selbst, verfasst wurden, erleichtern zwar eine erste Annäherung an die Thematik. Gleichzeitig bergen sie aber die Gefahr von normativen, zukunftsgerichteten Stellungnahmen für die eine oder andere Anschauung und erläutern kaum, *weshalb* es offensichtlich verschiedene Erklärungen für ähnliche Probleme gibt.[6]

Der vorliegende Aufsatz hingegen verfolgt die Absicht, erstens eine geraffte Übersicht über die verkehrsökonomischen Theorien zwischen 1870 und 1970 zu verschaffen sowie zweitens vor allem die Gründe von allfälligen Veränderungen zu untersuchen. Im Zentrum steht die Frage nach dem Zweck und der Organisation von Verkehr, wobei primär die Eisenbahn interessiert. Dazu ist zunächst eine Definition von «Verkehrsökonomie» vorzunehmen, danach werden deren Kerngedanken präsentiert, bevor die wichtigsten Erkenntnisse in ein Fazit ausmünden.

Plädoyer für «Gemeinwirtschaftlichkeit»

Nach neuestem Verständnis ist die Ökonomie neben Psychologie, Recht oder Technik heute nur eines von vielen Teilgebieten, die zusammen die Verkehrswissenschaft als ein «Konglomerat von Disziplinen»[7] bilden. Im Wesentlichen beschäftigt sie sich mit den Strukturen und Prozessen von Infrastruktur und Betrieb, mit verschiedenen Formen der Finanzierung sowie vor allem mit dem «besten» Verhältnis zwischen Staat und Markt.

Bis ins frühe 20. Jahrhundert hatte die Theoriebildung im Transportwesen jedoch noch hauptsächlich im Zeichen der Volkswirtschaftslehre stattgefunden. Zu ihren Pionieren zählten *Friedrich List* (1789–1846) mit diversen Schriften zur räumlichen Gestaltungskraft der Eisenbahn sowie *Emil Sax* (1845–1927), der sich in den 1870er-Jahren bereits an eine umfassende Synthese wagte. In der fachinternen Perzeption galt Sax damit als eigentlicher Gründervater der Verkehrsökonomie.[8] Noch vor dem Ersten Weltkrieg folgten erste Zeitschriften und Vorlesungen, bevor 1923 in Köln schliesslich das erste Institut nur für Verkehrswissenschaft gegründet wurde. Weit länger dauerte die akademische Etablierung hingegen in der Schweiz, trotz ersten wichtigen Vorarbeiten von *Manuel Saitzew* (1885–1951),

einem Zürcher Ordinarius, während der Zwischenkriegszeit.[9] So bedauerte *Hans Reinhard Meyer* (1910–2005), Privatdozent an der Universität Bern, Chefbeamter in der Bundesverwaltung und auf lange Zeit hinaus der wirkungsmächtigste Verkehrsexperte des Landes, noch 1940, dass das Thema kaum jemanden interessierte.[10] Von ihm selbst erschienen in der Folge regelmässig Monografien und Aufsätze, wie auch von den zahlreichen Doktoranden, die er betreute. Zudem umfasste das Angebot der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich (ETH) am Lehrstuhl von *Kurt Leibbrand* (1914–1985) seit den 1950er-Jahren sporadisch auch Lehrveranstaltungen zu ökonomischen Fragen, und an der Hochschule St. Gallen (HSG) machte bald das 1941 eröffnete Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft von *Claude Kaspar* (* 1931) von sich reden.[11] Innert kurzer Zeit wurde deshalb auch hierzulande ein hohes Niveau erreicht, wie *Anton-Felix Napp-Zinn* (1899–1965), einer der profiliertesten deutschen Verkehrswissenschafter, schon 1968 feststellte.[12]

Innerhalb der Volkswirtschaftslehre selbst gehörte das Fach anfänglich in das Umfeld der sogenannten Historischen Schule der Nationalökonomie, die sich ab etwa 1850 speziell in Deutschland als Gegenentwurf zum angelsächsisch geprägten Klassischen Liberalismus herausgebildet hatte.[13] Nicht das einzelne Individuum mit seinem Willen, als Homo oeconomicus zuerst den persönlichen Nutzen zu optimieren, stand hier im Vordergrund, sondern gerade umgekehrt die Gesamtheit der Gesellschaft, repräsentiert vorab durch den Staat und dessen Körperschaften. Erkenntnistheoretisch handelte es sich somit um eine holistische Betrachtungsweise, in der das Wohl der Allgemeinheit durch eine übergeordnete Instanz gesichert wurde.[14]

Auf dieser Grundlage plädierten die meisten Verkehrsökonomen in der Nachfolge von *Sax* für staatliche Interventionen auch im Transportsektor. Als Hauptreferenz ihrer Analysen und normativen Empfehlungen diente zunächst die Eisenbahn, deren Schienennetz sich in zahlreichen Staaten in Europa schon zur Mitte des 19. Jahrhunderts über Tausende von Kilometern erstreckte und auf der seither beinahe die gesamte grossräumige Mobilität beruhte. Sie sollte, so die damals vorherrschende Auffassung, nicht lediglich nach privatwirtschaftlichen Prinzipien der Gewinnmaximierung gebaut und betrieben werden, sondern mittels einer regulatorischen Kontrolle durch Parlament, Regierung und Verwaltung vor allem den Ansprüchen der Öffentlichkeit genügen.

Zur konkreten Umsetzung wurden dafür normierte Leistungsvorgaben erlassen, wie sie etwa die Schweiz seit dem Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 auch tatsächlich kannte und danach ständig erweiterte. Den weitaus grössten Stellenwert unter ihnen besass die Tarifpflicht, welche die Unternehmen dazu zwang, ihre Fahrpreise nach einem Schema zu erstellen, zu veröffentlichen und gegenüber jedermann – sofern dieselben Umstände vorlagen – gleichermassen

anzuwenden.[15] Zu erheblichen Beschränkungen führte ausserdem die Transportpflicht in Form der Auflage, dass ausnahmslos alle Güter und Personen befördert werden mussten, das heisst kein Kunde abgewiesen werden durfte. Ein profitorientiertes Mengenmanagement, das hauptsächlich die lukrativsten Aufträge akzeptierte, verbot sich damit von vornherein. Die beiden anderen Grundvorschriften hingegen, die Betriebs- sowie die Fahrplanpflicht, laut denen eine einmal konzessionierte Linie permanent mit einem Minimum an Zügen und in einem gewissen zeitlichen Rhythmus zu befahren war, entsprachen weitgehend den (sicherheits)technischen Erfordernissen und betrafen die kommerzielle Geschäftsstrategie höchstens marginal.[16]

Begründet wurden solche einschneidenden Massnahmen in der Verkehrsökonomie erstens mit dem notwendigen Organisationsgrad der Eisenbahn. Sollte das Verbundsystem, in dem jede Gesellschaft und Strecke zum Ganzen beitrug, nicht nur in Einzelteilen funktionieren, so brauchte es dazu vorgängig eine Vereinheitlichung von Rollmaterial und festen Anlagen, von Tarifen, direkten Billetten und Frachtbriefen oder auch von Fahrplänen. Nicht mehr erwartet wurde damals, dass sich eine Koordination aus einer Konkurrenz heraus ergab; sie oblag deshalb dem Staat als Träger des Allgemeinwohls: «Die Privatwirthschaft würde oft ein dieser Einheitlichkeit entgegenstehendes Interesse haben und selbst [...] nur sehr unvollkommen im Stande sein, die erforderliche, nach den Gesichtspunkten des Ganzen bemessene Übereinstimmung zu Wege zu bringen.»[17]

Zweitens bezog sich die Argumentation zunehmend auf die Kostenstrukturen beziehungsweise die Konsequenzen, die sich daraus für das unternehmerische Verhalten ergaben. So wurde grundsätzlich geltend gemacht, dass die Bahnen aufgrund der nötigen umfangreichen Infrastruktur – verglichen mit anderen Industriezweigen – eine überproportionale Kapitalintensität aufwiesen. Bei den hohen Fix- beziehungsweise den tiefen variablen Kosten mit Sparpotenzial, die umgekehrt anfielen, wirkte sich daher das Gesetz der Degression besonders spürbar aus; die durchschnittlichen Kosten sanken umso stärker, je mehr die jährliche Gesamtleistung zunahm und je mehr sich der Anteil an Fixkosten pro Leistungseinheit somit verminderte. Oder einfacher gesagt: Am billigsten produzierte, wem es gelang, alle disponiblen Mengen auf ein Minimum von Strecken zu lenken und seine Infrastruktur möglichst gut auszunutzen. Entsprechend lag es nahe, nur Linien zwischen bevölkerungsreichen Städten zu errichten und dort ein absolutes Monopol durchzusetzen. Andere Marktformen – Parallelverbindungen und Mitbenutzung der Anlagen durch Dritte – sowie vor allem Bauten in Randregionen wurden hingegen als reine Geldverschwendung und Gefährdung der Rentabilität beschrieben. Anderseits drängten sich jedoch gerade deshalb Interventionen auf, da bei einem Monopol unter privatwirtschaftlichem Regime sofort Missbrauch und Willkür zulasten der Benützer drohten. Einzig der Staat

oder – nach der Terminologie bei *Sax* – die «Gemeinwirtschaft» gewährleistete das Wohl der Allgemeinheit: «Die Concurrenz würde, dem Monopole gegenüber, höhere Gestehungskosten des Transportes aufweisen und verbietet sich daher wirthschaftlich von selbst, unter der Bedingung, dass das Monopol hinsichtlich der Preise und Qualität der Transport-Leistungen die gleichen wirthschaftlichen Effecte ergebe, wie die Concurrenz. Bekanntermassen wird dies nur durch Verwaltung desselben Seitens der Gemeinwirthschaft in Gemässheit der Interessen der Volks-Gesammtheit erreicht.»[18]

Drittens schliesslich wurde zur Rechtfertigung von Regulierung und/oder Verstaatlichung auch auf einen angeblichen politischen, sozialen und volkswirtschaftlichen Sonderstatus der Eisenbahn verwiesen. Nebst ihren technischen Vorzügen wie Zuverlässigkeit, Sicherheit und Geschwindigkeit war damit vor allem die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs gemeint, das heisst der Umstand, dass dank ihm eine Senkung der Beförderungskosten stattgefunden hatte und frachtkostenempfindliche Massengüter wie Kohle, Eisen oder Getreide nicht mehr länger den distanzlimitierenden Bedingungen des teuren (Wasser-) Strassenverkehrs unterlagen.[19] Denn mit dem erweiterten Aktionsradius, der die Bedeutung des alten Fuhrwerks auf kurze Zubringerdienste reduzierte, eröffneten sich arbeitsteilige Wirtschaftsräume, wurde das Siedlungsmuster neu gestrickt und hingen Produktion und Konsumation entscheidend von einer Anbindung an das Streckennetz ab – jedenfalls nach Ansicht der damaligen Verkehrsökonomie. Kurzum, gegen Ende des 19. Jahrhunderts erwarben sich die Bahnen zunehmend den Ruf, für Wirtschaft, Staat, Bevölkerung sowie Militär «unentbehrlich», ja von existenzieller Relevanz zu sein.[20] Infolgedessen wurden alle Pläne, ausschliesslich in die private Initiative zu vertrauen, auch in dieser Hinsicht verworfen, erneut aus Bedenken, dass erhebliche Mängel zulasten der Gesellschaft unvermeidbar gewesen wären. Vielmehr sollten staatliche Regeln gelten, zum Nutzen aller statt lediglich von wenigen: «Eben hieraus, aus dem ausserordentlich grossen Einfluss der Eisenbahn auf das Wohlergehen des Einzelnen und des ganzen Landes, ist das besondere Interesse des Staates für die Eisenbahn zu erklären.»[21]

Alles in allem ergab sich so eine «Besonderheitenlehre», wie es fachinterne Kritiker später formulierten. Gemäss ihr musste der Schienenverkehr verglichen mit anderen Branchen als ausgesprochener Spezialfall betrachtet werden, zumal die Liste mit den geltend gemachten Eigenheiten laufend anwuchs. Immer wieder verwiesen die Transportökonomen auf neue Auffälligkeiten und Unterschiede. In der Schlussfolgerung stimmten deshalb alle Vertreter der Besonderheitenlehre überein, dass Konkurrenz im Eisenbahnwesen versagte, oder in den Worten von *Richard van der Borght* (1861–1926) in seinem Hand- und Lehrbuch von 1925: «Die Grundsätze, die sonst für den Wettbewerb der Erwerbsunternehmungen

aufgestellt werden, passen tatsächlich für das Verkehrswesen nicht. Eine regelnde Wirksamkeit, ein Schutz gegen Ausbeutung der Bevölkerung, ein wohltätiger Sporn zur höchsten Anspannung der Kräfte und dergleichen mehr ist in wichtigen Teilen des Verkehrswesens von dem Wettbewerbe überhaupt nicht zu erwarten.»[22] Stattdessen sollte der Staat als oberste Autorität für eine reibungslose Organisation sowie für die Gleichbehandlung aller Benützer sorgen, sei es mittels geeigneter Gesetze (Regulierung) oder aber als Eigentümer von Unternehmen, über die er sich selbst an der privaten Wirtschaftstätigkeit beteiligte (Verstaatlichung). Im Stil einer regionalen Solidarität und vorab durch jene Pflichten, die in der Schweiz seit 1872 existierten,[23] wurde so eine flächendeckende Grundversorgung zu möglichst tiefen Tarifen angestrebt, damit niemand irgendwelche Standortnachteile zu befürchten brauchte – eine sogenannte «gemeinwirtschaftliche» Verkehrsbedienung, wie der Schlüsselbegriff damals hiess.[24]

Markt als neue Maxime

Abgesehen davon, dass allmählich eine eigentliche Betriebswirtschaftslehre für die internen Abläufe bei den Unternehmen selbst heranwuchs, verstärkte sich nach dem Zweiten Weltkrieg indes ein Trend, der gemäss *Hascher* in Ansätzen bereits um die Jahrhundertwende zu beobachten gewesen war.[25] Neu setzten sich nämlich zunehmend jene Positionen durch, die staatliche Interventionen im Eisenbahn- und Verkehrswesen strikte ablehnten. Für eine wachsende Mehrheit schien es nicht mehr zwingend, zuallererst eine Chancengleichheit für sämtliche Einwohner des Landes zu garantieren. Insbesondere die «gemeinwirtschaftlichen» Pflichten der Bahnen wurden deshalb als überflüssig charakterisiert, so in der Schweiz vor allem von *Hans Reinhard Meyer* und seinen Schülern.[26] Lieber sollten sich die Unternehmen nach eigenem Gutdünken auf die einträglichsten Strecken und Angebote konzentrieren.

Auf einen genauen Zeitpunkt seiner Durchsetzung innerhalb der Verkehrsökonomie ist das neue Deutungsmuster jedoch kaum festzulegen, da es sich nicht mit einem Einzelereignis, sondern eher mit Personen und deren Einfluss verband. So gesehen begann die Umgestaltung erst und insbesondere nach einem Generationenwechsel im Wissenschaftlichen Beirat beim deutschen Bundesverkehrsministerium, dem wohl wichtigsten Expertengremium der Verkehrsökonomie überhaupt. Hier hatten anfangs so bekannte Grössen wie etwa *Otto Most* (1881–1971), *Paul Berkenkopf* (1891–1962) oder *Anton-Felix Napp-Zinn* (1899–1965) gewirkt, die sich alle noch der Tradition von *Sax* verpflichtet fühlten. In den 1960er-Jahren, als sie schliesslich zurücktraten oder starben, folgten hingegen jüngere Professoren nach, so namentlich *Hellmuth S. Seidenfus* (1924–2001), *Walter Hamm* (* 1922)

und *Rainer Willeke* (* 1924), was das Schicksal der bisher verbindlichen Auffassung binnen der nächsten Dekade definitiv besiegelte: Insgesamt können die Jahre 1971/72 als das Ende einer Ära angesehen werden.[27]

Selbstverständlich offenbarte sich der Umbruch jedoch nicht lediglich in personellen Mutationen, sondern weit stärker noch in inhaltlicher Kritik – auch in der Schweizer Fachliteratur, welche die deutsche Entwicklung nachvollzog. So wurde zunächst mit grosser Sorge festgestellt, dass die Bahnen unter Defiziten und Verschuldung litten und die öffentliche Hand ihnen sogar mit steigenden Subventionen nicht helfen konnte, sondern nur selbst in finanzielle Nöte geriet.[28] Anders als es die alte Lehrmeinung besagte, propagierten die jüngeren Verkehrsökonomen deshalb, die staatlichen Gelder für andere, produktivere Zwecke als für die (wirkungslose) Fehlbetragsdeckung zu verwenden.[29]

Weitere Zweifel keimten zudem auf, weil die vermeintliche Dienerrolle der Eisenbahn, ihre «Unentbehrlichkeit» für das industrielle und demografische Wachstum, zunehmend hinterfragt wurde und Fortschritt auch ohne Netzanschluss möglich schien. Immer mehr Stimmen erhoben sich, die vor einer Überbewertung der Raumeffekte von Verkehr warnten und stattdessen auf andere Determinanten der Siedlungsentwicklung verwiesen, so zum Beispiel auf Konsum- und Bildungsmöglichkeiten, Steuerfuss oder Agglomerationsvorteile. Anlass dazu gab die Beobachtung, dass die Transportkosten aufgrund verschiedener Veränderungen stark an Bedeutung verloren. Erstens stand als Energieträger immer weniger die versandkostenempfindliche, für den Bahntransport prädestinierte Kohle im Vordergrund, sondern Erdöl, das als billigeres Substitut sprudelte und per Schiff, Pipeline und Strasse befördert wurde. Zweitens zeigten Firmen unabhängig von ihren Mobilitätschancen ohnehin ein grösseres örtliches Beharrungsvermögen als ursprünglich angenommen. Und drittens verringerte sich die prozentuale Belastung, die von Transporten herrührte, gemessen am Totalaufwand in der industriellen Produktion stetig, nicht nur weil die rohstoffintensiven Branchen stagnierten, sondern auch wegen fixer Bahntarife, die der Teuerung ständig hinterherhinkten.[30] Insgesamt wurden deshalb die bisher anerkannten Standorttheorien insbesondere von *Alfred Weber* (1868–1958) aus der Wirtschaftsgeografie, die noch stark mit Transportkosten gerechnet hatten, zunehmend hinterfragt und die Relevanz von tiefen Eisenbahntarifen heftigst bestritten.[31]

Im Mittelpunkt der Forschung stand stattdessen bald einmal das Motorfahrzeug, das inzwischen zum Hauptträger des Landtransports aufgerückt war und die Bahnen – so die aufkommende Einheitsmeinung – in all ihren Funktionen abgelöst hatte.[32] Allenfalls profitierten nun lediglich noch Orte entlang von Strassen von Wachstumsimpulsen des Verkehrs, da sich die Ansprüche von Wirtschaft und Gesellschaft fundamental geändert hatten. Nicht mehr die Fähigkeit, eine Beförderungsleistung für jedermann jederzeit und überall zu denselben Bedingungen

zu erbringen, gab offenbar den Ausschlag, welches Verkehrsmittel wie stark am Güteraufkommen teilhatte, sondern weit stärker dessen qualitative Eigenschaften. Einer Ökonomie, die während der Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg rasch eine nie gekannte Marktdynamik entwickelte, sich international betätigte und nach völlig neuartigen Produktions- und Logistikkonzepten *(just in time)* verfuhr,[33] diente es mehr, zeitautonom, schnell und ortsungebunden agieren zu können. Angesichts der Möglichkeiten, die das Automobil bot, verloren die Preisvorteile der Eisenbahn deshalb laufend an Stellenwert: «Die Bedeutung der Transportkosten wird im Vergleich zu [...] Schnelligkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit, Bequemlichkeit usw. für die Verbraucher von Verkehrsleistungen abnehmen.»[34] Zwingende Abhängigkeiten vom Schienenverkehr bestanden nur noch selten, zumal mittlerweile selbst weniger begüterte Familien einen eigenen Wagen fuhren.[35]

In der Quintessenz stiess die «Besonderheitenlehre» daher zunehmend auf Ablehnung. Nichts von all dem, was ursprünglich als Singularität gegolten hatte, traf einzig auf die Bahnen zu oder hätte – bei freiem Wettbewerb – der Allgemeinheit irgendwie geschadet. Vielmehr sahen sich andere Branchen mindestens ebenso sehr «aussergewöhnlichen» Zwängen unterworfen, und falls im Verkehr dennoch gewisse Mängel auftraten, so erwies sich bei näherem Hinsehen nur, dass sie nie die privatwirtschaftliche Konkurrenz selbst zur Ursache hatten. *Hamm* beispielsweise sprach entweder von systemimmanentem, normalem Unternehmerrisiko, wenn ein Betrieb in den Ruin geraten sollte, oder ortete einen Angebotsüberhang – geschaffen durch nichts anderes als durch staatliche Interventionen insbesondere bei den Tarifen.[36] Entsprechend hielt im Zuge der einsetzenden Kritik insbesondere durch *Hamm, Meyer* und *Willeke* auch kaum noch jemand an der alten These fest, wonach Wettbewerb im Verkehr auf jeden Fall versagte: «Tatsächlich geht oder ging der Streit vor allem darum, ob dem Verkehr bestimmte Besonderheiten eigen sind, welche ihn für das Wirksamwerden marktwirtschaftlicher Kräfte ungeeignet erscheinen lassen. Die überwiegende Mehrheit der Autoren hält die sog. ‹Besonderheiten-Lehre› als [sic] überholt. Allenfalls werden Besonderheiten erst durch Eingriffe des Staates in das Verkehrswesen geschaffen.»[37]

Als Ersatz wurde jetzt im Gegensatz zu früher ausdrücklich eine freiheitliche Marktorganisation angepriesen, in der primär die Kundennachfrage über das unternehmerische Angebot entschied. Akzeptabel erschien lediglich noch eine rein ertragsorientierte Strategie, mit der Vorgabe, einen maximalen Nutzen mit minimalem Aufwand zu erreichen.[38] Oder anders formuliert: In Anlehnung an das sogenannte «ökonomische Prinzip», wie es die vorherrschende (neo)klassische Spielart der Volkswirtschaftslehre schon lange kannte, waren künftig alle Transportbedürfnisse so kostengünstig wie nur möglich zu befriedigen; das bis-

herige Leitbild einer landesweiten Solidarität mittels «gemeinwirtschaftlicher» Pflichten hatte ausgedient. Insbesondere sollte damit endlich der öffentliche Finanzhaushalt von den horrenden Ausgaben für das Eisenbahnwesen entlastet werden: «Hauptziel der künftigen Verkehrspolitik ist die Minimalisierung des volkswirtschaftlichen Aufwandes im Verkehr. Das ökonomische Prinzip gilt auch in diesem Bereich der Wirtschaft, nachdem heute Transport als Produktion im weiteren Sinne gilt. Die Minimalisierung des Verkehrsaufwandes soll durch den Wettbewerb […] erreicht werden.»[39]

Fazit

In der Verkehrsökonomie als der Hauptlieferantin von theoretischen Analysen zur Mobilität haben sich die Vorstellungen, was mit der Beförderung von Personen und Gütern alles bezweckt werden sollte, mit der Zeit stark gewandelt. So wurde seit den Anfängen der Disziplin im späten 19. Jahrhundert zunächst die Forderung nach einer staatlichen Regulierung der Eisenbahn – dem damals billigsten Verkehrsmittel – erhoben und freier Wettbewerb scharf abgelehnt. Gemäss einer «Besonderheitenlehre» galt der Schienenverkehr für die industrielle und demografische Entwicklung schlichtweg als zu wichtig, um ihn einfach der privaten Initiative zu überlassen und damit die Gefahr von Willkür zu provozieren. Unter dem Begriff «Gemeinwirtschaftlichkeit» sollten daher vier gesetzlich verankerte Leistungspflichten für die Gleichbehandlung sämtlicher Benützer sorgen und eine flächendeckende Grundversorgung garantieren – mit dem Ziel der Standortförderung auch in Randregionen. Nach dem Zweiten Weltkrieg hingegen wurde Verkehr als ganz «normaler» Bereich der Produktion betrachtet, in dem das «ökonomische Prinzip» – maximaler Nutzen mit möglichst geringem Aufwand – zum Tragen kam. Sein hauptsächlicher Zweck bestand in der Fortbewegung selbst, während andere Ziele wie insbesondere ein dezentrales Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum obsolet erschienen; längst hatten das Automobil und die Strukturveränderungen der Wirtschaft dahingehend gewirkt, dass es keine landesweite Bedienung mit Eisenbahn mehr brauchte. Stattdessen wurde auch hier freier Wettbewerb befürwortet, ohne staatliche Interventionen.

Insgesamt hatten sich die grundlegenden Positionen somit bis in die 1970er-Jahre mehr oder weniger in ihr Gegenteil verkehrt. Daraus ist letztlich die Schlussfolgerung zu ziehen, dass Theorien zum Verkehr, auch wenn sie in ihrer Entstehungsepoche jeweils axiomatische Gültigkeit beanspruchten, heute keineswegs als allgemeinverbindlich und zeitlos «richtig» interpretiert werden dürfen. Vielmehr handelt es sich um akteurbezogene, temporal und lokal variable Gebilde, die

stets den Wandel der realen Verhältnisse und Rahmenbedingungen wiedergeben. Verkehr verändert sich eben trotz langlebiger Infrastruktur fortlaufend, und zwar nicht nur in der Praxis, sondern auch und zuerst in der Theorie.
Eine völlig andere Frage betrifft allerdings diejenige nach der Überzeugungskraft von ökonomischen Darlegungen bei Entscheidungsträgern in der Politik. Ohne Zweifel hat auch hier das traditionelle Dogma von Wachstumsimpulsen durch Verkehr an Bedeutung eingebüsst; neu in den Vordergrund getreten ist jedoch das Ziel, den Umweltschutz mittels geeigneter Verkehrsmittel voranzutreiben. Die Forderung der Verkehrsökonomie dagegen, nur auf die Kosten zu achten, hat sich nicht durchsetzen können. Offenbar ist und bleibt Verkehr trotz allem ein «besonderer» Bereich mit mehr Sinn und Zweck als nur dem Transportvorgang allein.

Anmerkungen

1 Für eine Definition von «Verkehr» vgl. Gerd Aberle, *Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen,* München 1996, 1–16.
2 Jonas Steinmann, André Kirchhofer, «Politische Ziele statt Rentabilität. Diskussionen über Kosten des Verkehrs in historischer Perspektive», *Neue Zürcher Zeitung* 205 (2007), 19.
3 Hans Jürgen Teuteberg, «Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte», *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1 (1994), 175–189.
4 Michael Hascher, *Politikberatung durch Experten. Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert,* Frankfurt a. M. 2006, 54 f.; ähnlich: Rudolf Boch, *Staat und Wirtschaft im 19. Jahrhundert,* München 2004, 97.
5 Gerold Ambrosius, *Der Staat als Unternehmer. Öffentliche Wirtschaft und Kapitalismus seit dem 19. Jahrhundert,* Göttingen 1984; Rainer Fremdling, Günther Knieps, *Competition, Regulation and Nationalization. The Prussian Railroad System in the 19th Century,* Groningen 1990.
6 Vgl. auch die Literaturbesprechung in: André Kirchhofer, *Stets zu Diensten – gezwungenermassen! Die Schweizer Bahnen und ihre «Gemeinwirtschaftlichkeit» für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung,* Diss., Universität Bern (Ms.) 2007, 18–32.
7 Monica Kalt, *Verkehrswissenschaften und Verkehrsdiskurs. Zur Herausbildung eines neuen Wissenschaftszweigs*, Lizentiatsarbeit, Universität Basel (Ms.) 1994, 1.
8 So etwa bei: Norbert Kloten, «Die Gemeinwirtschaftlichkeit im Verkehr. Zum Stilwandel in der Verkehrspolitik», *Ordo – Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft* 13 (1962), 202; Emil Sax, *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft,* Bd. 1: *Allgemeiner Theil: Land- und Wasserwege. Post und Telegraph;* Bd. 2: *Die Eisenbahnen,* Wien 1878/79.
9 Manuel Saitzew, *Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen. Ein Beitrag zur Beurteilung des Wettbewerbes zwischen Eisenbahn und Automobil,* Bern 1932.
10 Hans Reinhard Meyer, *Das Problem Schiene/Strasse. Seine volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Grundlagen. Verkehrspolitische Folgerungen* (Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 2), Bern 1940, 1.
11 Vgl. zu den Lebensläufen Ueli Haefeli, «Kurt Leibbrand», *Historisches Lexikon der Schweiz* (www.hls.ch, 1. 10. 2007); [N. N.], «Professor Dr. Claude Kaspar tritt in den Ruhestand. Grosses Engagement für die HSG», *HSG-Info* 6 (1996), 8; Egon Tuchfeldt, *Prof. Dr. Hans Reinhard Meyer 70 Jahre alt,* Sonderdruck aus *Neue Zürcher Zeitung* 295 (1979).

12 Anton Felix Napp-Zinn, *Verkehrswissenschaft,* Heidelberg 1968, 14; zur Entstehungsgeschichte der Verkehrswissenschaft bzw. -ökonomie in Deutschland vgl. Hascher 2006 (wie Anm. 4), 35–53, 74–102; für die Schweiz nur Kalt (wie Anm. 7), 13–18.
13 Entsprechend wird hier auch nur die deutschsprachige Verkehrsökonomie behandelt.
14 Gerhard Kolb, *Geschichte der Volkswirtschaftslehre. Dogmenhistorische Positionen des ökonomischen Denkens,* 2. Aufl., München 2004, 110–114; Keith Tribe, «Historical Schools of Economics: German and English», in Warren J. Samuels, Jeff E. Biddle, John B. Davis (Hg.), *A Companion to the History of Economic Thought,* Oxford 2003, 215–230.
15 Als ungleich galten die Verhältnisse schon, wenn Milch statt Gold über dieselbe Entfernung befördert wurde, oder wenn ein Passagier Hin- und Rückfahrt je separat bezahlte, ein anderer aber ein Retourbillett löste. Hier waren Preisunterschiede erlaubt, ja beabsichtigt; sie machten das Wesen der Tarifstaffelung, um auch relativ geringwertige Produkte und zahlungsschwache Personen transportieren zu können.
16 Meyer (wie Anm. 10), 3–19; Willy Spörri, *Die Lasten und Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft,* Bern 1941, 106–152; Saitzew (wie Anm. 9), 18–38; für eine ausführliche historische Besprechung vgl. Kirchhofer (wie Anm. 6), 88–113.
17 Sax (wie Anm. 8), Bd. 1, 76.
18 Ebd., 70; ebenso etwa: Hans Dirlewanger, «Grundsätzliches zur Gütertarifpolitik», *Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik* 1/1 (1946), 93–95; Saitzew (wie Anm. 9), 11–19.
19 Vorher hatte der Umstand, dass die hohen Strassentransportkosten die ansonsten relativ billigen Massengüter pro Einheit zusätzlich stark verteuert hätten, eine Beförderung verhindert; sie wären am Zielort zu dem hohen Preis nicht mehr zu verkaufen gewesen.
20 Für eine prägnante Umschreibung vgl. etwa Hans Bauer, «Die Geschichte der Schweizerischen Eisenbahnen», in Eidgenössisches Amt für Verkehr (Hg.), *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947,* Bd. 1, Frauenfeld 1947, 135.
21 Saitzew (wie Anm. 9), 10 f.; allgemein Walter Berchtold, «Die Eisenbahnen im Leben der Nation», in Eidgenössisches Amt für Verkehr (Hg.), *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947,* Bd. 1, Frauenfeld 1947, 297–317.
22 Richard van der Borght, *Das Verkehrswesen* (Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften in selbständigen Bänden, Abthlg. 1, Volkswirtschaftslehre, Bd. 7), 3. Aufl., Leipzig 1925, 256 f.
23 Die Pflichten wurden erstmals im Eisenbahngesetz von 1872 verankert. Vgl. oben, S. 67.
24 Norbert Kloten, «Verkehrsreform und Tarifreform», *Ordo – Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft* 8 (1956), 203.
25 Hascher (wie Anm. 4), 71.
26 Robert Stamm, *Ökonomische Betrachtungen zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Schweizerischen Bundesbahnen,* Diss. Universität Bern, Bern 1979, 154–169; Hans Reinhard Meyer, *Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik. Aktuelles und Grundsätzliches* (Berner Beiträge zur Nationalökonomie, Bd. 28), Bern 1976, 99–103; Erwin Ruchti, «Problematische Abgeltung der Eisenbahnen», *Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik* 28/2 (1973), 131.
27 Michael Hascher, «Vorgeschichte, Entstehung und institutionelle Entwicklung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium 1949–1972», in Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.), *50 Jahre Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,* Bonn 2002, 86.
28 Ernst Schneider, *Überschüsse und Zuschüsse in der Verkehrswirtschaft entwicklungsgeschichtlich betrachtet* (Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 37) Diss., Bern 1949, 123–140.
29 Franz J. Schroiff, «Das Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung im Rahmen der Sanierung der Deutschen Bundesbahn und der Neuordnung der deutschen Verkehrspolitik», *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 31 (1960), 130.

30 Hans Reinhard Meyer, «Falsche Verkehrspolitik durch Überschätzung der volkswirtschaftlichen Gestaltungskraft der Verkehrspreise», *Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik* 21 (1966), 293.
31 Hans Imbach, *Einfluss der Art der Verkehrsbedienung auf die Entwicklung einer Region. Entwicklungsvergleich von Regionen mit Bedienung durch Schmalspurbahnen bzw. öffentlichen Strassentransportbetrieben,* Diss. Universität Bern, Koeniz 1974. – Für die Kritik an den Standorttheorien vgl. Kloten (wie Anm. 8), 202–224.
32 Es sei nicht vergessen, dass das Automobil, das hier behandelt wurde, technisch mit demjenigen der 1930er-Jahre nicht mehr zu vergleichen war.
33 Vgl. dazu Rainer Willeke, «Verkehrsordnung im Wandel und noch ohne Konzept», *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 72/4 (2001), 229 f.
34 Fritz Voigt, Dieter Havlicek, Jürgen Henrich, «Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik», in Fritz Voigt (Hg.), *Verkehrswissenschaftliche Arbeit in der Bundesrepublik Deutschland. Eine prognostische Bilanz* (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. [DVWG], Reihe S: Sonderdrucke 1), Köln 1969, 255.
35 Als Pionierarbeit zu erwähnen ist Fritz Voigt, *Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen. Untersuchung der langfristigen Auswirkungen von Eisenbahn und Kraftwagen in einem Wirtschaftsraum ohne besondere Standortvorteile,* Bielefeld 1959.
36 Vgl. Walter Hamm, *Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument* (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz, Bd. 17), Heidelberg 1964.
37 Karl Bauer, *Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger durch den Staat. Ein Beitrag zur Diskussion um die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption* (St. Galler Beiträge zum Fremdenverkehr und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Fremdenverkehr, Bd. 4), Diss. St. Gallen, Bern 1972, 74, Anm. 40.
38 Heinz E. Keller, *Die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs zwischen Schiene und Strasse im Güterverkehr,* Diss. Universität Zürich, Zürich 1970, 35–38.
39 Bauer (wie Anm. 37), 90–91.

Résumé

De la théorie du particulier au principe économique. Théories comparées des sciences des transports ferroviaires en Allemagne et en Suisse (1870–1970)

Le but essentiel du transport est la mobilité. Aussi bien dans la pratique de la politique de transport que dans le domaine scientifique, des objectifs plus étendus seront toutefois formulés, tels que l'idée d'encourager la croissance industrielle et démographique grâce à des liaisons de transport les plus performantes possibles. En particulier, l'économie politique s'est penchée d'un point de vue théorique, déjà au XIXe siècle, sur les questions des besoins qu'il vaut la peine de satisfaire et de la manière d'organiser le secteur des transports. Est-il nécessaire que l'Etat intervienne ou est-ce que la libre concurrence, lorsqu'elle domine, est suffisante? Sortant d'un point de vue historique dogmatique, le présent article montre com-

ment les avis à ce sujet ont évolué au sein des économies du transport allemande et suisse entre 1870 et 1970. Le centre d'intérêt principal est le chemin de fer, qui a le plus influencé la pensée théorique jusqu'après la deuxième guerre mondiale. Tandis qu'une école plus ancienne, sur la base de soi-disantes particularités, avait appelé de manière unanime à une règlementation et un contrôle par l'Etat, une nouvelle génération d'économistes plaida progressivement, après la deuxième guerre mondiale, en faveur de plus de marché et de concurrence. Cette réorientation fondamentale de la théorie reflétait le changement des conditions-cadre réelles et elle montre que le transport, son organisation et les buts qui leur sont attribués, en dépit de la durabilité et de la permanence de l'infrastructure, sont toujours en évolution.

(Traduction Cédric Humair)