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

Herausgeber: [s.n.]

Band: 15 (2008)

Heft: 1

Buchbesprechung: Politikberatung durch Experten : Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert [Michael Hascher]

Autor: Hürlimann, Gisela

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: 15.07.2025

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

Feuerwehrautos in Städten wie Berlin teilweise von Elektromotoren angetrieben. Letztlich setzte sich aber das Benzinauto auch in diesen Bereichen durch, wobei nicht zuletzt die militärische Förderung von Benzinlastwagen im Ersten Weltkrieg eine wichtige Rolle spielte.

Die Elektroautos der dritten Generation waren schliesslich nichts anderes als umgerüstete Benzinautos, welche nur noch in völlig unbedeutenden Nischenmärkten eine Rolle spielten, oder es handelte sich um Spezialfahrzeuge (beispielsweise Gabelstapler oder Behindertenfahrzeuge). Ob eine vierte Generation von Elektromobilen unterschieden werden kann, welche sich vor allem durch die Leichtbauweise wieder stärker vom Benzinauto absetzt, lässt Mom offen, wie er überhaupt die jüngere Vergangenheit etwas stiefmütterlich behandelt. Dies ist eigentlich schade, könnte doch die historische Betrachtungsweise einen wesentlichen Beitrag zur heutigen Diskussion um das «Auto der Zukunft» leisten.

Am meisten Beachtung gibt Mom aber der Frage, wieso sich der Elektroantrieb nicht durchgesetzt hat. Er betont, dass es seiner Meinung nach dafür kein einfaches Erklärungsmuster gebe, sondern nur differenzierte Antworten. Die herkömmliche Antwort der älteren Verkehrsgeschichte, wonach die Gründe ausschliesslich technikseitig zu suchen seien, weist er als ungenügend zurück, ohne die Bedeutung der Batterieproblematik ganz in Abrede stellen zu wollen. Wichtiger scheinen ihm aber kulturgeschichtliche Aspekte. Das Benzinauto erfüllte andere Bedürfnisse als das Elektroauto, nämlich die Möglichkeit, Fahren als Abenteuer zu verstehen. Dazu gehörte nicht nur die gegenüber dem Elektroauto leistungsfähigere Verbindung von Tempo und Reichweite, sondern gerade auch die geringere Zuverlässigkeit des Benzinmotors, welche vom Fahrer auch Qualitäten als Mechaniker verlangte. Das zuverlässigere und gezähmtere Elektrofahrzeug konnte diesen Abenteuerdurst nicht löschen und sprach deshalb andere Personenkreise (nicht zuletzt Frauen) an. Mom kann zeigen – und hier decken sich seine Befunde mit den Ergebnissen anderer Autoren –, dass die Idee des «Autofahrens als Abenteuer» in der Frühgeschichte stärker nachgefragt wurde, als die Vorstellung einer rein zielorientierten und rationalen Mobilität. Als das Benzinauto nach der Absatzkrise von 1907 mehr und mehr auch die Eigenschaften der Verlässlichkeit des Elektroautos erlangte (Pluto-Effekt) war der Niedergang des Elektromobils endgültig besiegelt.

Die Stärken von Moms Buch liegen zweifellos in der fundierten Kenntnis der beiden Welten, der guten theoretischen Verankerung und der enorm breiten empirischen Basis. Zwar schränkt das ausufernde Ausbreiten empirischer Befunde die Lesbarkeit da und dort etwas ein, jedoch legt Gijs Mom die Messlatte für zukünftige Publikationen zu diesem Thema sehr hoch an.

Ueli Haefeli (Luzern)

Michael Hascher
Politikberatung durch Experten
Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert

Campus, Frankfurt 2006, 362 S., Fr. 67.–

«Die Arbeit stellt einen präzisierenden Beitrag zur Verkehrsgeschichte dar», schreibt Michael Hascher im Schlusskapitel. Diese Formulierung fasst die Reichweite von Haschers Buch, das auf seiner an der Technischen Universität München eingereichten Dissertation beruht und vom Deutschen Museum in der Reihe «Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung» herausgegeben wurde, in seinem Gelingen

wie in seinen Beschränkungen zusammen. Die Monografie will den Einfluss wissenschaftlicher Experten in den verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen von der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis 1972 untersuchen. Ein «Ausblick» führt die Analyse summarisch bis in die Zeit der Bahnreform und die Auseinandersetzung um den Transrapid weiter. Begründet wird dieser weite Untersuchungshorizont damit, dass durch Personen wie Friedrich List (1789–1846) die hohe Zeit von Wissenschaftlern als verkehrswissenschaftliche Experten begann und sich dies seit der 1970er-Krise geändert habe. Seither nahm der Einfluss von kritischen Nichtregierungsorganisationen und privatwirtschaftlichen Beratern zu. Die Rolle von Experten in Gesellschafts-, Wirtschafts-, Technik- und Infrastrukturpolitik ist ein noch relativ junges Feld der Wissenschaftsgeschichte und -soziologie (vgl. *traverse* 2001/2). Das Erstarken der europäischen Institutionen liess zudem eine neue supra- und zwischenstaatliche Expertenkultur entstehen, welche das Interesse für die Historizität der national unterschiedlichen institutionellen Regimes weckt. Vor allem aber ist die Verkehrsinfrastrukturentwicklung angesichts der im Zusammenhang mit Globalisierung und politischer Öffnung in Osteuropa stark wachsenden Mobilität ein hoch relevantes Thema. Von einem solchen, aktuellen Interesse geht Hascher in der Einleitung aus: Die Aussage eines Transrapid-Befürworters, wonach die Eisenbahn im 19. Jahrhundert nie gebaut worden wäre, hätte man damals auf Experten gehört, erhebt Hascher zu einer Fragestellung, die das zweite Kapitel der Untersuchung («Eisenbahnen oder Kanäle?») anleitet. Hascher zeigt, dass die ersten deutschen Bahnlinien trotz der Zurückhaltung der staatlichen Akteure, die nicht auf die Pro-Bahn-Voten der Wissenschaft hörten, gebaut wurden, weil Private die Investitionen tätigten. In der Tarif- und Verstaatlichungsfrage konnte sich hingegen der wissenschaftliche Mainstream, der mit der Gemeinwirtschaftlichkeit des Bahnverkehrs argumentierte, durchsetzen.

Verkehrshistoriker Hascher versucht, anhand einer Reihe konkreter Fallbeispiele die Frage zu beantworten, welche Wirkung die Beratung der Verkehrspolitik durch Experten entfaltete. Dafür wertet er teilweise noch wenig bekanntes Archivmaterial der Bundesbahn, Nachlässe der beteiligten Wissenschaftler und Akten von Expertengremien aus. Und er zeigt, wie die Verkehrswissenschaft als anfänglicher Teil der Ökonomie allmählich zu einer eigenständigen Disziplin heranwuchs (Kapitel 4). Hascher rekurriert dafür auf das wissenschaftssoziologische Modell von Rudolf Stichweh. Die Verwissenschaftlichung der bereits im alten Preussen gängigen Beraterkultur ging zwischen 1905 und 1925 einher mit der Einrichtung zahlreicher Institute und Lehrstühle. Eine sich als unabhängig verstehende *scientific community* etablierte ihren Einfluss in Gutachterkriegen, in denen sie sich von der von den Interessen der Verkehrswirtschaft geleiteten *policy community* abgrenzte. Beispiele dafür sind die Neckarkanalisierung oder der Systemstreit für die Bahnelektrifizierung. So informativ Haschers prosopografischer Ansatz ist, mit dem er die Akteure und ihre Organisationen inventarisiert: einschneidende Ereignisse wie der Erste Weltkrieg und wesentliche sozioökonomische Entwicklungen werden auf einen Nebenschauplatz verwiesen. Es überwiegt der Eindruck personeller und institutioneller Kontinuitäten, die vom Kaiserreich in die Weimarer Republik (Kapitel 5) über die Zeit des Nationalsozialismus (Kapitel 6) bis in die frühe Bundesrepublik (Kapitel 7 und 8) reichen. Dieser Eindruck ist, wie Hascher in akribischem Studium von Personalakten darlegt, durchaus zutreffend. Dies gilt insbesondere für die «Hochphase des institutionellen Ausbaus der

Verkehrswissenschaft» (131) im «Dritten Reich». Damals entstand der Verkehrswissenschaftliche Forschungsrat, an den 1949 der wissenschaftliche Beirat des neuen Bundesverkehrsministeriums praktisch nahtlos anknüpfte. Und es galt auch für die Vereinigung der höheren technischen Reichsbahnbeamten, aus welcher nach 1945 die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft hervorging. Hascher breitet ein thematisch und personell reiches Panoptikum deutscher Verkehrspolitik aus. Allerdings gerät die am Anfang noch mit Verve vorgetragene Anbindung an soziologische Konzepte wie jenes der grosstechnischen Systeme (Thomas P. Hughes) oder jenes der Politikberatung (Peter Weingart) zunehmend aus dem Blickfeld. Die diachrone Abarbeitung der Fallbeispiele wirkt auf die Dauer ermüdend. Es fehlt der narrative Spannungsbogen, der die Exemplifizierungen zusammen halten könnte. Und das Fazit wirkt fahrig: Hascher macht für den letztlich begrenzten Einfluss der Experten die Vormacht der Politik, die «Widerspenstigkeit der Themen» (317) sowie die Tatsache verantwortlich, dass Verlierer in Begutachtungsprozessen oft Mittel und Wege finden, um ein Verkehrsprojekt weiterhin am Laufen zu halten. Die Darstellung streift viele interessante Aspekte, rekonstruiert jedoch kaum je en détail, wie ein Verkehrsinfrastrukturentscheid zustande kam. Weniger wäre mehr gewesen. Dann hätten auch die Akteure des verkehrswissenschaftlichen Denk- und Handlungskollektivs wie etwa der «tayloristische» Stuttgarter Verkehrsökonom Carl Pirath (1884–1955) oder Hans-Christoph Seebohm, konservativer Verkehrsminister 1949–1966, plastischer porträtiert werden können. Bei Seebohm gelingt dies ansatzweise in der Kontrastierung mit seinem sozialdemokratischen Nachfolger Georg Leber (1966–1972), der verwaltungsinterne Berater beschäftigte, durch welche der wissenschaftliche Beirat an Bedeutung verlor.

Gisela Hürlimann (Zürich)