



**University of
Zurich**^{UZH}

**Zurich Open Repository and
Archive**

University of Zurich
University Library
Strickhofstrasse 39
CH-8057 Zurich
www.zora.uzh.ch

Year: 2009

**Rezension zu: Kopper, Christopher: Die Bahn im Wirtschaftswunder:
Deutsche Bundesbahn und Verkehrspolitik in der Nachkriegsgesellschaft**

Hürlimann, Gisela

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-32210>

Journal Article

Accepted Version

Originally published at:

Hürlimann, Gisela (2009). Rezension zu: Kopper, Christopher: Die Bahn im Wirtschaftswunder: Deutsche Bundesbahn und Verkehrspolitik in der Nachkriegsgesellschaft. Zeitschrift für Unternehmensgeschichte: ZUG, 54(1):117.

Manuskriptfassung, erschienen in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte (ZUG), 1/2009, S. 117f.

Christopher Kopper, *Die Bahn im Wirtschaftswunder, Deutsche Bundesbahn und Verkehrspolitik in der Nachkriegsgesellschaft*, 466 S., Campus Verlag 2007, € 49,90.

Die Auseinandersetzungen um den «Zug der Erinnerung» haben gezeigt, dass die Vergangenheit der Deutschen Bahn AG als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Reichsbahn noch nicht abgeschlossen ist. Zu Recht steigt Christopher Kopper deshalb in diesem klugen Buch, das auf seiner Bielefelder Habilitationsschrift beruht und nebst der Einleitung aus 17 kompakten Kapiteln besteht, mit den personellen Kontinuitäten des Dritten Reichs in die Nachkriegsgeschichte der westdeutschen Bahnpolitik ein. Doch die Deutsche Bundesbahn hat noch viele andere Hypotheken in die Zeit des «Wirtschaftswunders» mitgeschleppt. Kopper geht mit der «dilatorischen» Politik des Bundesverkehrsministeriums, mit verkehrswissenschaftlichen Traditionalisten und mit Besitzstandwahrern bei der Bundesbahn hart, aber ohne Polemik ins Gericht. Fast thesenhaft wirken die Überschriften über die einzelnen Kapitel, in denen der Autor in strengem, doch elegantem Stil die politischen, verkehrs- und wirtschaftswissenschaftlichen Auseinandersetzungen um Wohl und Wehe der westdeutschen Eisenbahnpolitik abarbeitet und dabei auch ihre Interdependenzen mit anderen Politikbereichen aufzeigt. So verhinderte eine «Fehlrezeption» der Reichsbahngesellschaft aus der Weimarer Zeit eine frühzeitigere Umwandlung des Regiebetriebs in eine staatliche Unternehmung eigenen Rechts (Kapitel 2 und 4). Und nicht nur musste die Bundesbahn den materiellen «Aufbau aus eigener Kraft» (Kapitel 3) bewältigen. Sie trug auch die Kriegsfolgen selber und sollte fiskalisch, durch ihre Versorgungsleistungen und durch ihre Personalpolitik der Haushalts-, Regional- und Sozialpolitik von Bund und Ländern zudienen. Kopper gelingt auch die Modellierung der massgeblichen Akteure und er umreißt mit leichter Hand die Auseinandersetzung zwischen gemeinwirtschaftlichen und ordoliberalen Positionen. So werden etwa Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seehofer (DP/CDU), sein parteiinterner Gegenspieler Ernst Müller-Hermann, der originelle nordrhein-westfälische Staatssekretär Leo Brandt oder auch Helmut Schmidt als «pragmatischer» sozialdemokratischer Verkehrsexperte plastisch in ihrem Denken, Reden und Verhandeln, wobei die Sympathien Koppers klar, aber nachvollziehbar verteilt sind. Kurz bevor die Leserin ob der vielen Gutachten und Gegengutachten rund um Sozialtarife oder Wegekosten dann doch etwas ungeduldig zu werden droht, gibt Kopper seiner Untersuchung einen neuen Dreh: In den Kapiteln 10, 12 und 13 beleuchtet er die Veränderung der Nachfrage im Pendler- und Freizeitverkehr und die räumlichen Entwicklungen. Und hier wird aus dieser Untersuchung auch eine eindrucksvolle Sozialgeschichte der Bundesbahnpolitik. Dagegen fallen die Ausführungen zum europapolitischen Kontext (Kapitel 11) etwas ab. Entweder

Manuskriptfassung, erschienen in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte (ZUG), 1/2009, S. 117f.

wurde (zu) stark gekürzt oder das Kapitel war Pflicht und nicht Kür. Dabei ist der europäische Kontext durchaus relevant, wie der EG-Beschluss, nicht rentable gemeinwirtschaftliche Leistungen der Bahnen staatlich abzugelten und andernfalls die Bahnen von ihren entsprechenden Verpflichtungen zu befreien, zeigt. Selbst die Schweiz folgte dieser europäischen Maxime. Natürlich macht auch Kopper diese Verknüpfung. Insgesamt ist seine Untersuchung jedoch nationalgeschichtlich angelegt, wobei an passender Stelle internationale Bezüge eingestreut werden. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Entscheid, die Narration nicht chronologisch, sondern thematisch aufzubauen. Andererseits passt er zu dieser fundierten, vielschichtigen, *integrierten* Unternehmens-, Politik- und Verkehrsgeschichte, die sich einigen beliebten Betrachtungsweisen verweigert: der Fixierung auf die «grandes lignes» im Bahnfernverkehr ebenso wie der These von der unverdienten «Macht der Verbände». Schliesslich attestiert Christopher Kopper dem verkehrspolitischen Wirken der Grossen Koalition eine insgesamt positive Bilanz: Auch ein halbierter «Leber-Plan» habe Fortschritt bedeutet. Schade, dass diese gescheite Untersuchung hier zu Ende ist – man hätte gerne weiter gelesen.

Zürich, Gisela Hürlimann