WerkstattGeschichte 49, Klartext Verlag, Essen 2008, S. 122-124



## Die Bahn im Wirtschaftswunder

*Christopher Kopper, Die Bahn im Wirtschaftswunder. Deutsche Bundesbahn und Verkehrspolitik in der Nachkriegsgesellschaft (Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung 9). Frankfurt am Main, New York (Campus) 2007, 466 S., 49,90 €*

Einem unvorbereiteten Leser mag der Titel von Christopher Koppers nun gedruckt vorliegender Habilitationsschrift etwas zynisch vorkommen, gehörte die Deutsche Bundesbahn doch zu den großen Verlieren des »Wirtschaftswunders«. Zur besonderen Stärke des Buches zählt denn auch die Akribie und die detaillierte Aktenkenntnis, mit

der Kopper die Entwicklung analysiert, die aus der Bahn innerhalb von zwei Jahrzehnten einen dauerhaften Sanierungsfall machte. Folgt man Kopper, dann waren dafür alle Beteiligten in der einen oder anderen Form verantwortlich. Als besonders problematisch erwies sich die gegenseitige Blockade von Finanz-, Wirtschafts- und Verkehrsministerium, die eine durchgreifende Reform der Bundesbahn verhinderte: Das Finanzministerium wehrte sich erfolgreich gegen eine frühzeitige Kostenübernahme für den materiellen Wiederaufbau sowie für die hohen kriegsbedingten Pensionslasten. Die Defizite aus den sozial- und strukturpolitischen Leistungen, die die Bahn im Auftrag des Bundes erbrachte, beglich das Ministerium nur unvollständig und mit zeitlicher Verzögerung. Der Bahn fehlten damit entscheidende finanzielle Mittel für eine technische Rationalisierung des Betriebs. Das Verkehrsministerium hielt dagegen bis weit in die sechziger Jahre hinein am Leitbild der gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung fest, obwohl die Bahn die daraus erwachsenden Defizite immer weniger durch die Überschüsse aus dem Transport höherwertiger Güter ausgleichen konnte, da der Lkw für diese meist die bessere Alternative bot. An einer größeren Autonomie der Bahn und damit an einer größeren Eigenverantwortlichkeit für deren betriebswirtschaftliches Ergebnis hatte das Verkehrsministerium ebenfalls kein Interesse, hätte das doch die Aufgabe wesentlicher Steuerungspotenziale bedeutet. Um das anhaltende Defizit dennoch abzubauen, blieb Finanz- und Verkehrsministerium deshalb kaum eine andere Wahl, als dirigistische Eingriffe in den Straßengüterverkehr vorzuschlagen. Vor allem die damit verbundenen Transportverbote waren gegen die ordoliberalen Prinzipien des Wirtschaftsministeriums nicht durchsetzbar. Die Prinzipientreue des Wirtschaftsministeriums reichte jedoch nicht so weit, dass es den Lkw-Verkehr zum Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Bahn sowie für die volle Höhe der von ihm verursachten Wegekosten mit wirksamen zusätzlichen Abgaben belasten wollte. Auch die verkehrswissenschaftliche Expertise trug nicht eben dazu bei, die politische Blockade aufzulösen, sie bestärkte das Verkehrsministerium sowie die Führungsriege der Bahn vielmehr in ihrem Konservativismus und erschwerte die Rezeption der wenigen alternativen Konzepte aus den Reihen liberaler Wirtschaftswissenschaftler, Verbandsexperten und Verkehrsmanager.

Obwohl Kopper den Bund als Hauptverantwortlichen für die Dauerkrise der Bahn ausmacht, war diese auch aus seiner Sicht nicht nur Opfer der Umstände, sondern für ihre missliche Situation in hohem Maße selbst verantwortlich. Denn trotz aller sozialpolitischen Verpflichtungen existierten beispielsweise in der Lagerhaltung, im Rechnungswesen oder im Stückgutverkehr immense Rationalisierungspotenziale, für die sich die Bahn erst (zu) spät zu interessieren begann und deren Ausschöpfung – anders als etwa bei der Schließung überzähliger Ausbesserungswerke oder bei der Stilllegung kaum frequentierter Nebenbahnstrecken – weder in der Bundes- noch in der Landespolitik auf größere Widerstände gestoßen wäre. Kopper erklärt das Verhalten der Bahn mit der großen Kontinuität im Personalbestand, der noch überwiegend von den Verhältnissen der 1920er und 1930er Jahre geprägt war, mit dessen beamtendienstlichem Selbstverständnis sowie mit der Dominanz von technischen und rechtlichen gegenüber betriebswirtschaftlichen Maßstäben. Für das große Eigeninteresse der Bahn an ihrer direkten Verwaltung durch den Bund verweist Kopper schließlich mehrfach und sicher zu Recht, aber auch ein wenig zu pauschal auf die in der Nachkriegszeit unverhältnismäßig negativ ausfallende Bewertung der als Unternehmen organisierten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (1924–1937). Diese wurde nämlich fast ausschließlich als Reparationsobjekt im Dienste der Versailler Siegermächte wahrgenommen, während ihre

unternehmerischen Erfolge dahinter in Vergessenheit gerieten.

Den hier stark verkürzt wiedergegebenen Hauptstrang seiner Untersuchung verknüpft Kopper unter anderem geschickt mit der Entnazifizierung der Bahnmitarbeiter und der beginnenden Integration des europäischen Verkehrsmarktes. Seine Ausführungen zur Entwicklung des Pendelverkehrs und der Motorisierung besitzen dagegen eher den Charakter von Exkursen, die dafür aber den relativ engen wirtschafts- und unternehmenshistorischen Ansatz der übrigen Kapitel um eine mobilitätsgeschichtliche Perspektive ergänzen und erheblich zum Verständnis des verkehrshistorischen Kontexts beitragen. In ihrer Gesamtheit bergen Koppers Ergebnisse zwar keine großen Überraschungen, seine Argumentation überzeugt aber durch ihre profunde Detail- und Sachkenntnis. Die Rezeption des Buches über den engen Kreis von Bahn- und Verkehrshistorikern hinaus wird allerdings durch einen oft nachlässigen Sprachgebrauch und etliche nur für Experten verständliche Formulierungen beeinträchtigt. Das fehlende Register und Abkürzungsverzeichnis erschwert zudem einen gezielten Zugriff, was umso bedauerlicher ist, als es sich um die bisher umfassendste und sachkundigste Studie zur Geschichte der Bundesbahn in den 1950er und 1960er Jahren handelt.

Alexander Gall (München)