

Christopher Kopper

Die Bahn im Wirtschaftswunder

Deutsche Bundesbahn
und Verkehrspolitik in der
Nachkriegsgesellschaft

Deutsches Museum
Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung

campus

Inhalt

Vorwort von Hartmut Mehdorn	7
Einleitung	9
1. Entnazifizierung und personelle Kontinuitäten bei der Bahn	34
2. Die Fehlrezeption der Vergangenheit und die Neuordnungsdebatte der Eisenbahnpolitik 1945 bis 1948	61
3. Aufbau aus eigener Kraft: Der materielle Wiederaufbau der Bahn 1945 bis 1949	73
4. Staatsbetrieb statt staatseigenes Transportunternehmen: Die Entstehung des Bundesbahngesetzes	93
5. Der Marshallplan und die verhinderte Strukturreform der Bahn	115
6. Monopolorientierung statt Wettbewerbsorientierung: Die ausgebliebene Tarifreform 1950/51	126
7. Wettbewerbsbeschränkung statt Wettbewerbsgerechtigkeit: Reformansätze zur Neuregelung des Verhältnisses Straße/Schiene 1953 bis 1955	136
Exkurs: Das Paradigma der Raumentwicklung: Die Tarifpolitik und die Förderung des Zonenrandgebiets	140
Exkurs: Die Bundesbahn als Instrument staatlicher Arbeitsmarktpolitik: Die verzögerte Rationalisierung der Ausbesserungswerke	171
Exkurs: Eisenbahnpolitik und die Grundprinzipien sozialer Marktwirtschaft	188
Exkurs: Grenzen der Steuerungsmöglichkeiten in der Straßenverkehrspolitik: Die überschätzte Lenkungswirkung des Werkfernverkehrsgesetzes	216
8. Der gescheiterte Ansatz zur Reform der Bundesbahnpolitik: Das Ottmann-Gutachten	221
9. Die verhinderte Bundesbahnreform: Der ordnungspolitische Konservatismus des Bundesverkehrsministeriums und die Reforminitiativen der DB und des Bundestags	231
10. Die Determinanten der Verkehrsnachfrage	269
a. Der Arbeitspendlerverkehr	269
b. Die Einflussfaktoren der individuellen Motorisierung	289
11. Die Bahn, die wirtschaftliche Integration Europas und die Grenzen der nationalen Eisenbahnpolitik	302

12. Die Bahn und der Wandel öffentlicher Aufgaben (I): Die DB, die wachsenden Verkehrsprobleme der Ballungsräume und die neuen Herausforderungen der Raumordnungspolitik	318
13. Die Bahn und der Wandel öffentlicher Aufgaben (II): Der Schienenverkehr auf Nebenstrecken im ländlichen Raum	345
14. Der Strukturwandel des Verkehrsmarktes und das wachsende Defizit der DB: Die institutionelle Selbstblockade der Bundesbahnreform	384
15. Konzepte zur aktiven Sanierung der Bahn: Die Entstehung des "Leber-Plans"	399
16. Die Eisenbahnpolitik: Ein ordnungspolitischer Sonderfall?	420
17. Ausblick	427
 Zusammenfassung	 432
Bibliographie	449
Danksagung	466

Um die Bedeutung der Bahnreform und die enorme Entwicklung der DB AG seit 1994 angemessen beurteilen zu können, ist ein Blick zurück auf die Anfänge der Bundesbahn und die Eisenbahnpolitik der Bundesrepublik ausgesprochen nützlich. Christopher Kopper zeigt, wie eng die Gründungsgeschichte der Bundesrepublik und die der Bundesbahn miteinander verwoben waren, und stellt zugleich die Frage, welche Konsequenzen das Primat der Politik für die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesbahn hatte. Deutlich werden die enormen Leistungen, die nach dem Zweiten Weltkrieg von den Eisenbahnen erbracht wurden, um die Volkswirtschaften im geteilten Deutschland wieder in Gang zu setzen. Zugleich aber zeigt er, wie sehr die Entwicklung der Bundesbahn nach 1949 von politischen Weichenstellungen bestimmt war. Die übergeordneten Interessen der Sozial- und Wirtschaftspolitik der Bundesrepublik prägten Organisation, Aufbau und Geschäftspolitik des Staatsbetriebes. Dies hatte allerdings zur Konsequenz, wie eindrücklich dargestellt wird, dass die Bundesbahn sehr schnell die unternehmerische Verantwortung und die Kontrolle über ihr Wirtschaftsergebnis verlor.

Unter diesen Voraussetzungen waren die Möglichkeiten unternehmerischen Handelns der Behörde Bundesbahn gering. Relativ spät erst konnte auf den Verlust der Monopolstellung der Eisenbahn durch die Massenmotorisierung reagiert werden, und nur mühsam setzte sich bei Politik und Bahn die Erkenntnis durch, dass die Konkurrenz durch die Straße eine vollkommen neue Herausforderung für die Eisenbahnpolitik und das Wirtschaftsunternehmen Eisenbahn bedeutete. Es ist nur aus der damaligen gesellschaftlichen und politischen Verfassung der Bundesrepublik heraus zu verstehen, dass es zwar viele Bemühungen gab, mit Hilfe der Bundesbahn Wohlfahrtsstaats- und Infrastrukturpolitik zu gestalten, es aber zugleich an der Kraft fehlte, technische und ökonomische Innovationen zu wagen, die es der Bahn erlaubt hätten, auch ökonomisch erfolgreich zu sein und im Wettbewerb zu bestehen. Erst vor diesem Hintergrund wird deutlich, wie schwer es war, alte nationalstaatlich bestimmte ordnungspolitische Denkmuster zu durchbrechen und ein Unternehmen zu etablieren, das selbst die unternehmerische Verantwortung für seine Ergebnisse im internationalen Verkehrsmarkt übernimmt.

Heute können wir sagen, dass die für die Eisenbahn ungünstigen Nachkriegsjahrzehnte und ihr Dasein als Behörde überwunden sind. Wir sind mit Hochdruck und großem Erfolg dabei, die Deutsche Bahn AG als Wirtschaftsunternehmen erfolgreich zu machen und die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene wieder zu erhöhen. Voraussetzung dafür war die Bahnreform von 1994 - ein politisches Erfolgsmodell, das international seinesgleichen sucht. Gemeinwohlaufgaben des Staates und unternehmerische Aufgaben der Bahn sind seither sauber getrennt. Der Bund kommt seinen Infrastrukturverpflichtungen nach. Die Deutsche Bahn AG handelt unternehmerisch und nutzt aktiv ihre Chancen auf den europäischen und weltweiten Mobilitäts- und Logistikmärkten.

In diesen Monaten wird über eine materielle Privatisierung des Konzerns politisch entschieden. Dies ist ein wichtiger Schritt, um die positive Entwicklung, die die Deutsche Bahn AG und mit ihr die Eisenbahn in Deutschland genommen hat, weiter fortzusetzen.