
**Infrastrukturpolitik
in der Industrialisierung
zwischen Liberalismus, Regulierung
und staatlicher Eigentätigkeit**

Herausgegeben von Uwe Müller



Leipziger Universitätsverlag 1996

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Comparativ: Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung / hrsg. im Auftrag der Karl-Lamprecht-Gesellschaft Leipzig e. V. von Matthias Middell. – Leipzig: Leipziger Univ.-Verl.

Früher Schriftenreihe

Jg. 6, H. 2. Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus, Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit. – 1996
Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus, Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit/hrs. von Uwe Müller.
Leipzig: Leipziger Univ.-Verl., 1996

(Comparativ; Jg. 5, H. 1)

ISBN 3-931922-11-1

NE: Müller, Uwe [Hrsg.]

© Leipziger Universitätsverlag GmbH 1996

COMPARATIV

Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden
Gesellschaftsforschung

Heft 2 (1996)

Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus,
Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit

Herausgegeben von Uwe Müller

ISSN 0940-3566

ISBN 3-931922-11-1

Inhalt

Editorial	8
------------------	---

Aufsätze

<i>Andreas Helmedach</i>	Infrastrukturpolitische Grundsatzentscheidungen des 18. Jahrhunderts am Beispiel des Landverkehrswesens: Großbritannien, Frankreich, Habsburgermonarchie	11
<i>Uwe Müller</i>	Die Modernisierung der Straßenverkehrsinfrastrukturpolitik während der Industrialisierung. Ein deutsch-britischer Vergleich	51
<i>Claude Diebolt</i>	Deutsche und französische Bildungsausgaben im 19. Jahrhundert im Vergleich	72
<i>Elfi Bendikat</i>	Nahverkehrspolitische Konflikte und kommunale Interventionen in Berlin und Paris: 1890–1914	85

Forum

<i>H. C. F. Mansilla</i>	Die ökologischen und demographischen Probleme Lateinamerikas und das entwicklungspolitische Bewußtsein von 1950 bis 1980	111
<i>Michael Geyer</i>	Kurze Rede über die Zukunft der Vergangenheit im Cyberspace	128

Mitteilungen und Berichte

- „Kulturtransfer im Epochenumbruch. Frankreich – Deutschland 1770-1815“. Internationale Arbeitstagung in Saarbrücken (*Gudrun Gersmann*) 140

Buchbesprechungen

- Christian Pfister, Bevölkerungsgeschichte und Historische Demographie 1500-1800, München 1994 (*Stefan Militzer*) 145
- Pierre Rétat, Le dernier Règne. Chronique de la France de Louis XVI (1774-1789), Paris 1995 (*Annette Keilhauer*) 147
- Monika Neugebauer-Wölk, Esoterische Bünde und Bürgerliche Gesellschaft. Entwicklungslinien zur modernen Welt im Geheimbundwesen des 18. Jahrhunderts, Göttingen 1995 (*Ursula Goldenbaum*) 150
- Christophe Charle, La République des Universitaires 1870-1940, Paris 1994 (*Gabriele Lingelbach*) 154
- Christian Geinitz, Volker Ilgen, Ute Scherb, Holger Skor, Andreas Weber, Kriegsgedenken in Freiburg. Trauer, Kult, Verdrängung, Freiburg i. Br. 1995 (*Friedemann Scriba*) 157
- Frank von Auer/Franz Segbers (Hrsg.), Sozialer Protestantismus und Gewerkschaftsbewegung: Kaiserreich – Weimarer Republik – Bundesrepublik Deutschland, Köln 1994 (*Joachim Bleyl*) 160
- Werner Bramke/Ulrich Heß (Hrsg.), Sachsen und Mitteldeutschland. Politische, wirtschaftliche und soziale Wandlungen im 20. Jahrhundert, Weimar/Köln/Wien 1995 (*Uwe Müller*) 163
- Peter Bender, Episode oder Epoche? Zur Geschichte des geteilten Deutschland, München 1996 (*Jörg Roesler*) 167

- Andrea Komlosy/Václav Bůžek/František Svátek (Hrsg.),
Kulturen an der Grenze. Waldviertel, Weinviertel, Süd-
böhmen, Südmähren, Wien 1995 (*Pavel Himl*) 169
- Christa Randzio-Plath/Bernhard Friedmann, Unternehmen
Osteuropa eine Herausforderung für die Europäische Ge-
meinschaft. Zur Notwendigkeit einer EG-Ostpolitik,
Baden-Baden 1994 (*Andrej A. Gross*) 172
- Jörn Rüsen, Konfigurationen des Historismus. Studien zur
deutschen Wissenschaftskultur, Frankfurt a.M. 1993
(*Eckhardt Fuchs*) 174
- Sandra Marcella Lucia Liebscher, Gegenwärtige kulturelle
Probleme und Varianten der Valdesi. Ethnographie der ita-
lienischen Waldenser 1991-1993, Bochum 1994
(*Friedemann Scriba*) 176
- Diane Singerman, Avenues of Participation. Family, Politics,
and Networks in Urban Quarters of Cairo, Princeton N.J. 1995
(*Henner Fürtig*) 178
- Verzeichnis der Autorinnen und Autoren 181

Editorial

Das Ausmaß des Staatsinterventionismus bildet einen permanenten Streitpunkt in der wirtschaftspolitischen Diskussion. Der Umfang staatlicher Infrastrukturinvestitionen, das Verhältnis von privaten und öffentlich finanzierten und betriebenen Infrastruktureinrichtungen, die Einflußnahme auf privat getragene Infrastrukturen (Regulierung) stellen dabei wichtige Fragenkomplexe dar.

Die dominierende Tendenz derartiger Diskussionen unterliegt offensichtlich Pendelbewegungen. Gegenwärtig überwiegen die Forderungen nach Entstaatlichung, wird die größere Effektivität privatwirtschaftlicher Unternehmen gegenüber bürokratisierten Institutionen betont, werden staatliche Monopole in private Monopole umgewandelt oder dem Wettbewerb ausgesetzt, soll der Staatshaushalt durch Privatisierung bislang öffentlicher Aufgaben saniert werden. Die deutsche Einheit hat diese Tendenz forciert. Im Prinzip handelt es sich jedoch um den (bislang noch) gedämpften Nachvollzug der in der angelsächsischen Welt von Reagan und Thatcher durchgesetzten Wende zur Deregulierung und Privatisierung. In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre befand sich das Pendel auf der anderen Seite. In der Bundesrepublik wurde es als Selbstverständlichkeit angesehen, daß der Staat für die Verbesserung der im Nachkriegsaufschwung vernachlässigten Infrastruktur verantwortlich sei. Wichtige Argumente für die staatliche Eigentätigkeit auf diesem Gebiet waren die hohe Kapitalintensität von Infrastrukturinvestitionen sowie die wegen der langen Nutzungsdauer bedeutenden strukturellen, vor allem externen Effekte.

Politische Grundsatzentscheidungen über die Träger der Infrastruktur überdauerten in einigen Fällen derartige konjunkturelle Schwankungen der Wirtschaftspolitik, prägten sie somit über Jahrzehnte und überlebten mitunter sogar die auf ihrer Grundlage hergestellten Anlagen. Ein typisches Beispiel: Nachdem in den siebziger und achtziger Jahren des 19. Jhs. das Privatbahnsystem aus den verschiedensten Gründen in die Kritik geriet, entschloß man sich in den betroffenen Ländern zu Reformen der Eisenbahnpolitik, deren Ergebnisse bis heute fortwirken. Während es in Deutschland seit 1879 zu einer Verstaatlichung der Eisenbahnen auf Länderebene kam, beschritt man in den USA acht Jahre später mit dem *Interstate Commerce Act* den Weg der staatlichen Tarifregulierung, ohne in die Eigentumsstruktur einzugrei-

fen. Für den Historiker ist es also nicht nur interessant, die erwähnten Pendelbewegungen weiter in die Vergangenheit zu verfolgen und so zeitliche Vergleiche anzustellen. Neben diesen Zeitzyklen existieren auch länderspezifische Kontinuitäten, die offensichtlich durch die verschiedenen Wege der Modernisierung präfiguriert worden sind, zumal erst im Laufe der Industrialisierung und Urbanisierung die Grundlagen zahlreicher Infrastrukturen gelegt worden sind (Eisenbahn- und Telefonnetze, Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs, der Elektroenergie-, Gas- und Wasserversorgung sowie ein wesentlicher Teil von Einrichtungen des Bildungs- und Gesundheitswesens...).

Im vorliegenden Heft werden ganz bewußt sowohl methodisch prinzipiell verschiedene als auch sich stark ähnelnde Herangehensweisen vorgestellt. Die Entscheidung in der Trägerfrage hatte dabei zunächst im Mittelpunkt zu stehen. Zukünftige Forschungen werden hingegen in stärkerem Maße als bisher die Intentionen staatlicher Eigentätigkeit, Regulierung oder laissez faire-Politik mit den Resultaten zu vergleichen haben, wofür erneut ein Methodenpluralismus erforderlich sein wird.

Andreas Helmedach und *Uwe Müller* beschäftigen sich mit der bislang von der Forschung etwas vernachlässigten Straßenverkehrsinfrastruktur. Die Vergleichsebenen ihrer Beiträge liegen in einer zeitlichen Querschnittsanalyse für das 18. Jh. bzw. in einem von der Industrialisierung ausgehenden sachlichen Bezug, so daß die englische Entwicklung in verschiedenen Kontexten erscheint. So wie die historische Perspektive die mitunter von der aktuellen Politik beschränkte Sicht auf sozialwissenschaftliche Probleme erweitern kann, ist auch der Nutzen der systematischen Wissenschaften für die historische Forschung mittlerweile unumstritten. Dementsprechend werden Fragestellung und Klassifikation der Probleme (in jeweils unterschiedlichem Maße) vom historischen Forschungsstand und dem Theorieangebot der Wirtschafts- bzw. Verkehrswissenschaft beeinflusst. Dabei ist gerade angesichts der gegenwärtig neu entfachten Diskussion über den Standort der Wirtschaftsgeschichte festzustellen, daß die Beziehung zwischen Ökonomie und Geschichte nicht als Verhältnis zwischen Theorie und Empirie simplifiziert werden sollte. Dies gilt insbesondere für die Bereiche öffentlicher Sektor und Wirtschaftspolitik, die von der neoklassischen normativen Modellökonomie in der Regel ausgespart werden. Auch der Anwendung von für die wirtschaftshistorische Forschung fruchtbaren Ansätzen, etwa aus der neuen Institutionenökonomie, sollten auf der Grundlage traditioneller historiographischer

Methoden erarbeitete Typisierungen vorausgehen. Diese können dann Anregungen, eventuell sogar Kriterien für vergleichende Betrachtungen über andere Länder oder auch andere Infrastrukturbereiche liefern, aus denen historische Theorien mittlerer Reichweite erwachsen.

Unmittelbar meßbare Produkte politischen Handelns verlangen hingegen (zunächst) nach anderen Analysemethoden. Die von *Claude Diebolt* untersuchten Bildungsausgaben stellen nur zum Teil Infrastrukturinvestitionen im engeren Sinne dar, schufen aber zweifellos wichtige Voraussetzungen für das Wirtschaftswachstum, insbesondere in der zweiten Industrialisierungsphase seit 1870. Diebolts zumindest für Frankreich eindeutiger ökonomischer Befund sich antizyklisch entwickelnder Bildungsausgaben wirft nun die von der historischen Forschung, auch unter Nutzung hermeneutischer Methoden, zu beantwortende Frage auf, ob der politisch-institutionelle Bereich angesichts der „gesetzmäßig“ erscheinenden Macht statistischer Zusammenhänge lediglich der Transformation des in der Aufschwungsspanne von Privatunternehmen überakkumulierten Kapitals zu in der Abschwungsspanne einzusetzenden staatlichen Bildungsinvestitionen dient. Man kann m.E. nicht davon ausgehen, daß es sich hier um einen selbsterorganisatorischen Prozeß handelt. Obgleich nämlich die Staatsquote im 19. Jh. wesentlich geringer war als heute, dürfte der haushaltspolitische Gestaltungsspielraum aufgrund des niedrigen Niveaus der vorhandenen Infrastruktur und der rein konsumtiven Sozialausgaben sowie der geringeren Staatsverschuldung größer gewesen sein.

Elfi Bendikat schließlich präzisiert durch ihre Analyse eines zwar eng umrissenen, gleichwohl außerordentlich wichtigen Zeitraums in der Geschichte zweier Metropolen das oft doch zu stark von den allgemeinen Trends bestimmte Bild. Diese Herangehensweise führt nicht zwangsläufig zur Verirrung im Detail, sondern schärft, wenn sie mit einem komparativen Ansatz verbunden ist, den Blick für die mitunter spezifischen Reaktionen auf Urbanisierung und sozialpolitischen Interventionsbedarf.

Berlin, im Juni 1996

Uwe Müller