

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 15 (2008)
Heft: 1

Vorwort: Verkehr und Wirtschaftsentwicklung in historischer Perspektive
Autor: Humair, Cédric / Mazbouri, Malik / Schiedt, Hans-Ulrich

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: 02.08.2025

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

Verkehr und Wirtschaftsentwicklung in historischer Perspektive

Die Verkehrsgeschichte wird gemeinhin als eine Teildisziplin der Wirtschaftsgeschichte betrachtet.¹ Diese Zuordnung erklärt sich aus der Tatsache, dass jede arbeitsteilige Wirtschaft auf ihren besonderen Verkehrsbedingungen beruht und Letztere sich wiederum im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung verändern: der Verkehr ist eine Grundvoraussetzung und gleichzeitig ein Teil der Wirtschaft, der Verkehr als verbindendes Element der Produktions-, Versorgungs- und Konsumaktivitäten, der Verkehr als Produktion und als Konsum selbst. Das ist Common Sense.

In den 1960er- und 70er-Jahren wurden vor dem Hintergrund der damals aktuellen entwicklungspolitischen und entwicklungstheoretischen Debatten die Fragen über den Zusammenhang von Infrastrukturausbau und Wirtschaftsentwicklung, ob und wie sich eine solche durch den Infrastrukturausbau fördern oder lenken liesse, heftig und kontrovers diskutiert.² Entsprechende Forschungen um den Zusammenhang zwischen der Verkehrsinfrastruktur und der Industrialisierung häuften sich in der Folge. Als dritte Grösse traten in diesen Diskussionen die jeweiligen staatlichen Institutionen hervor, die als Rahmenbedingung und Voraussetzung sowie in ihrer speziellen Ausprägung auch als Rückwirkung der jeweiligen Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr zu interpretieren sind.

Der Staat erscheint als Träger von Verkehrsinfrastrukturen, deren gesellschaftlicher Nutzen die Vorleistung für die (private) Unternehmenstätigkeit sei. Das sah schon Adam Smith so.³ Im staatlichen Rahmen wurden die Verkehrsinfrastrukturbauten aber auch Lenkungsinstrumente der Wirtschafts- und Raumordnungspolitik, für welche die Diskrepanz «zwischen Anspruch und Wirklichkeit, zwischen Herausforderungen und alten Konzepten und zwischen Ideologien, Interessen und Sachzwängen» charakteristisch wurde.⁴

Seit den 1980er-Jahren sind die historischen und ökonomischen Diskussionen um diese Themenkreise verstummt oder mindestens aber leiser geworden – nicht aber die Aktualität der Frage im politischen Diskurs. In der Schweiz gehört sie zum eisernen Bestand der föderalistischen Debatte, der Raumordnungs- und der Konjunkturpolitik. Und in der europäischen Strukturpolitik werden unter den

Prämissen der Entwicklungsimpulse durch Infrastrukturausbau gegenwärtig weitestreichende Festlegungen getroffen. Dabei zeigen zahlreiche Beispiele unter anderem, aus der jüngsten Geschichte, dass die dem Verkehr innewohnenden Entwicklungspotenziale durchaus nicht immer und überall in die gleiche Richtung wirken und dass die strukturpolitischen Zielsetzungen der Regionalentwicklung als nicht intendierte Folge manchmal auch deindustrialisierte oder entvölkerte Landschaften zeitigen können.

In den letzten Jahren ist nun wieder eine verstärkte Hinwendung zu raum- und auch zu verkehrsgeschichtlichen Themen festzustellen.⁵ Die entsprechenden Forschungen werden neuerdings auch schon einmal zum *spatial turn* verklärt. Allerdings machen gerade diese Studien deutlich, dass die wirtschaftsgeschichtliche Verständigung über die raumkonstituierenden Elemente und ein entsprechendes analytisches Instrumentarium zur Erfassung von Raum und Raumüberwindung in der aktuellen Forschung weitgehend fehlen. Das betrifft sowohl die theoretisch-methodische Ebene als auch die Fortsetzung der in den 1960er- und 70er-Jahren begonnenen koordinierten Arbeit an Standards und langen Zeitreihen jener Kennwerte, die internationale (und auch interregionale) Vergleiche erst ermöglichen.

Aus dem gegenwärtigen neoklassischen Mainstream der Ökonomie, in dem der Verkehr allenfalls noch über seinen Einschluss in die Produktionskosten mitgedacht wird, sind solche Konzepte nur schwer zu gewinnen. Dieser bezieht sich wesentlich auf ein «wonderland of no dimensions», wie Walter Isard in seiner damaligen Wiederanknüpfung an die Standort- und Raumwirtschaftstheorien feststellte.⁶ Eine andere Schwierigkeit besteht darin, dass in den Nachbarwissenschaften – und hier vor allem wieder in der Ökonomie – die Schärfung und Detaillierung der Methoden auch die Standards für das erhöhte, was man als valable Daten akzeptiert. Das macht aktuell wiederum die Bedingungen des interdisziplinären Austauschs sehr schwer – in einer Zeit notabene, in der sich ökonomischer und historischer Sachverstand nicht mehr gleich häufig begegnen wie auch schon.

Aufgrund der heute wieder wesentlich impliziten Annahme, dass Verkehrsgeschichte auch Wirtschaftsgeschichte sei, möchten wir die Fragen nach dem Zusammenhang von Verkehr und Wirtschaft wieder einmal konkret stellen: Welche Beziehungen bestanden zwischen der Verkehrs- und der (räumlichen) Wirtschaftsentwicklung? Welche Bedeutung hatte der Verkehr für die allgemeine Wirtschaftsentwicklung und für bestimmte Sektoren, als immanenter Teil der Wirtschaft, als Bereich der Produktion, des Arbeitsalltags und des Konsums? Welche Rolle kam den Transportmittelindustrien als Leitindustrien zu? Wie gestalteten sich die sogenannten Vor- und Rückwärtskoppelungseffekte? Welche Beziehungen bestanden zwischen der (staatlichen) Vorleistung in die Ver-

kehrsinfrastruktur und dem wirtschaftlichen Nutzen von dieser? Wann kamen das Bedarfs- beziehungsweise das Erschliessungsprinzip zum Zuge, gibt es da Konjunkturen? Wie verhielten sich Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage zueinander? Und welcher Zusammenhang bestand zwischen dem Verkehr und der Veränderung der Wirtschaftsräume?

Im Themenschwerpunkt möchten wir damit einerseits in kritischer Distanz an die Diskussionen der 1960er- und 70er-Jahre, an die Theorien um Führungssektoren, an die Ansätze der Kliometriker und an die Konzepte der Entwicklungstheoretiker anschliessen (siehe Beitrag von Eisinger und Siegenthaler). Vor dem Hintergrund des gegenwärtigen regionalen und globalen Strukturwandels gewinnen aber auch die regionalwirtschaftlichen Fragestellungen, die raumwirtschaftlichen Ansätze, die auf von Thünen, Weber, Christaller und Lösch zurückgehen (siehe Beitrag von Frey), sowie deren Weiterentwicklung, sogenannte Clusteranalysen und die Ansätze der *New Economic Geography* neues Gewicht.⁷ Zudem liessen sich aus den aktuellen Forschungsschwerpunkten der Verkehrswissenschaften neue, für die Wirtschaftsgeschichte innovative Ansätze und Methoden verschiedener Reichweiten herleiten, die sich auf die einzelnen Transportmittel, auf das Verkehrssystem als Ganzes und – schliesslich nun auch verstärkt – auf die räumlichen Implikationen des Verkehrs beziehen.⁸ Die Möglichkeiten, die sich hier bieten, reichen von der Erfassung qualitätsbereinigter Transportpreise bis hin zur Verwendung von Verkehrs- und Raumplanungssoftware zur Analyse von historischen Daten.

Die anschliessend vereinigten Studien von Humair, Frey, Duc, Kirchhofer, Bertho-Lavenir sowie Eisinger und Siegenthaler verstehen sich als Beiträge, um diesen Zusammenhang zwischen Verkehr und Wirtschaft, zu dem sich bei vielen Fragestellungen als dritter Pol noch der Staat fügt, wieder explizit zu machen.

Cédric Humair, Malik Mazbouri, Hans-Ulrich Schiedt, Andrea Willimann

Anmerkungen

- 1 Hans-Liudger Dienel, «Verkehrsgeschichte auf neuen Wegen», *Jahrbuch für Wirtschafts-geschichte* 1 (2007), 19–37, 19.
- 2 Vgl. dazu u. a.: Albert O. Hirschman, *The Strategy of Economic Development*, New Haven 1958; Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth. Essays in Econo-metric History*, Baltimore 1964; Albert Fishlow, *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy*, Cambridge (MA) 1965; Knut Borchardt, «Die Bedeutung der Infrastruktur für die sozialökonomische Entwicklung», in Helmut Arndt, Dieter Swatek (Hg.), *Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften* (Schriften des Vereins für Socialpolitik, N. F., Bd. 58), Berlin 1971, 11–30; Rainer Fremdling, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur*, Dortmund 1975; René L. Frey, «Infrastruktur», *Handwörterbuch*

- der Wirtschaftswissenschaft*, Bd. 4, Stuttgart 1977, 200–215; Robert William Fogel, «Notes on the Social Saving Controversy», *The Journal of Economic History* 39/1 (1979), *The Tasks of Economic History*, 1–54.
- 3 Adam Smith, *Der Wohlstand der Nationen*, München 1978 (Übersetzung der 5. Aufl., London 1789), 612.
 - 4 G. Wolfgang Heinze, «Raumordnung und Verkehr», in Hellmuth S. Seidenfus, *Verkehr zwischen wirtschaftlicher und sozialer Verantwortung. Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster*, Göttingen 1984, 213–236, 214.
 - 5 COST 340-Programm zum Thema «Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History»; erfolgreiche Gründung der International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility; Deutscher Historikertag 2004 zum Generalthema «Kommunikation und Raum»; Jahrestagung 2007 der Schweizerischen Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte zum Thema Verkehrsgeschichte.
 - 6 Walter Isard, «The General Theory of Location and Space-Economy», *The Quarterly Journal of Economics* 63 (1949), 476–506, 477.
 - 7 Johann Heinrich von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie* [1826], 2. Aufl., Jena 1921; Alfred Weber, *Über den Standort der Industrien*, Tübingen 1909; Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena 1933; August Lösch, *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalen Handel*, Jena 1940. Für die gegenwärtige Aktualität der Fokussierung der Raumbezüge und von deren Veränderung vgl. Paul Krugman, *Geography and Trade*, Cambridge (MA) 1991; Ders., *Development, Geography, and Economic Theory*, Cambridge (MA) 1995.
 - 8 Vgl. dazu etwa die Umsetzung des verkehrs- und raumwissenschaftlichen Erreichbarkeitskonzepts zu einem Instrument historischer Verkehrs- und Raumanalyse im SNF-Projekt «GIS-Dufour», Geografisches Institut und ViaStoria, Universität Bern, abgeschlossen 2007.