

Straßen und Schienen in Ost und West - Die Wiedervereinigung aus verkehrlicher Sicht

Kracke, Rolf

Veröffentlicht in:
Jahrbuch 1990 der Braunschweigischen
Wissenschaftlichen Gesellschaft, S.67-71



Verlag Erich Goltze KG, Göttingen

Straßen und Schienen in Ost und West – Die Wiedervereinigung aus verkehrlicher Sicht

**Vortrag auf der Plenarversammlung
der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft
am 9. November 1990**

Von Rolf Kracke

- 1) Jeder Bundesbürger, der in diesen Tagen und Wochen die DDR besucht, kennt die Situation:
 - Der Straßenverkehr hat gewaltig zugenommen und wächst täglich weiter. Das Autofahren in der DDR macht keine Freude. Wer es eilig hat und pünktlich sein will, fährt neuerdings nachts.
 - Aber auch in der BRD macht das Autofahren inzwischen keinen Spaß mehr bei 30 Mio. Pkw auf den Straßen.
 - Die Fahrt mit der Eisenbahn ist oft noch schlechter, d. h. langsamer und unkomfortabler, wenn man westdeutschen IC-Stand gewohnt ist – vor allem, wenn man nicht nur nach Leipzig oder Dresden will, sondern z. B. nach Görlitz oder Cottbus.

- 2) Die Gründe hierfür lassen sich in einem Satz zusammenfassen: Die gesamte Verkehrsinfrastruktur in der DDR ist – wie in allen anderen Bereichen auch – auf dem Stand von etwa 1960, verglichen mit der Bundesrepublik. Auf dem flachen Lande scheint die Zeit bei etwa 1920 stehengeblieben zu sein, so ist jedenfalls der Gesamteindruck bei einer Fahrt „über die Dörfer“.

- 3) Deshalb gibt es im Verkehrsbereich wie auch in allen anderen Bereichen (Wohnungsbau, Industrieanlagen) einen immensen Nachholbedarf: Der Ausbau der Straßen und Schienenwege kostet nach überschlägigen Expertenschätzungen jeweils rd. 100 Mrd. DM, d. h. zusammen mindestens 200 Mrd. DM, die praktisch aus Steuergeldern aufgebracht werden müssen. Die jüngste HAZ-Notiz vom 5. 11. 1990 beziffert den vordringlichen(!) Sanierungsbedarf auf 127 Mrd. DM. Mit dieser Zahl ist nur die Größenordnung beschrieben, denn es ist unerheblich, ob 150 oder 250 Mrd. DM aufgebracht werden müssen – viel wichtiger sind dagegen andere Fragen zu beantworten:
 - Welche Verkehrsanlagen soll man als erste ausbauen?
 - In welcher Reihenfolge soll man vorgehen?
Denn man kann schon aus Kapazitätsgründen nicht alles gleichzeitig machen.
 - Wie lassen sich die Fehler vermeiden, die wir beim Wiederaufbau unseres Verkehrssystems in der Bundesrepublik gemacht haben?

- 4) Bei alledem ist keine Zeit zu verlieren (wie auch in allen anderen Bereichen), denn ein reibungslos funktionierendes Gesamtverkehrssystem (auf Schiene, Straße, Wasserstraße und in der Luft) mit einer gut ausgebauten Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für eine florierende Wirtschaft, die in der DDR natürlich auch baldmöglichst erreicht werden soll. – Ohne leistungsfähige Verkehrs- und Kommunikationseinrichtungen geht das nicht, wie sich in den letzten Monaten im praktischen Alltag überall gezeigt hat.
- 5) Konzentrieren wir uns in dem Kurzvortrag auf die letzte Frage:
Wie können die Fehler, die wir gemacht haben, vermieden werden – oder positiver gesagt: Wie lassen sich die Erfahrungen aus drei Jahrzehnten Wiederaufbau und Ausbau des Verkehrswesens in der Bundesrepublik am besten verwerten?

Unsere Erfahrungen sind:

- Unaufhaltsame (dynamische) Zunahme des Kfz-Verkehrs, sowohl bei Pkw wie auch bei Lkw;
- Sättigungsgrenze des Kfz-Bestandes ist noch nicht erreicht, obwohl Anfang 1990 auf je 1000 Einwohner bereits fast 600 Pkw kommen (DDR: 250 Pkw/1000 Einwohner);
- parallel dazu eine kontinuierliche Zunahme des Lkw-Verkehrs und insbesondere des grenzüberschreitenden internationalen Verkehrs, was sich vor allem auf den Fernstraßen bemerkbar macht.
- Dagegen wurden bei der Eisenbahn von 1950–1970 praktisch nur die Kriegsschäden beseitigt und das Netz auch nur in seiner vorhandenen (veralteten!) Struktur modernisiert (Elektrifizierung, neue Signaltechnik). Jedoch erfolgte kein Streckenneubau, so daß die Transportqualität der Bahn (Reisezeit) mit der Straße schließlich nicht mehr konkurrieren konnte.

Der kardinale Fehler der bundesdeutschen Verkehrspolitik der Nachkriegsjahre war, den Ausbau der Eisenbahn gegenüber dem Straßenbau vernachlässigt zu haben – insbesondere auf den Hauptmagistralen des Fernverkehrs: Von Hannover nach Frankfurt könnten wir per Bahn schon heute in 1½ oder 2 Stunden gelangen, wenn die Neubaustrecken 10 Jahre früher begonnen worden wären.

- 6) Diese Erkenntnis dämmerte den Verantwortlichen (auch den verantwortlichen Eisenbahnern) ziemlich spät:
1970 wurde im Bonner Bundesverkehrsministerium mit der Aufstellung einer „integrierten verkehrsträgerübergreifenden Planung aller Verkehrswege“ begonnen, für die der Bund als ‚Baulastträger‘ und damit als Eigentümer die Verantwortung trägt (Bundesfernstraßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen).
1973 wurde der erste Bundesverkehrswegeplan von der Regierung verabschiedet, bei dem die Investitionen für alle Verkehrswege in einer volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung bewertet wurden. Aus dieser Bewertung entstand eine Dringlichkeitsliste für alle angemeldeten Bauprojekte.
In den folgenden Jahren wurde die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik und

vor allem die Datengrundlage für die Verkehrsprognosen ständig verbessert (in Zusammenarbeit mit den Bundesländern) und der BVWP im 5-Jahres-Rhythmus fortgeschrieben. Gegenwärtig gilt der BVWP '85, der gekennzeichnet ist durch eine starke Verschiebung der Investitionen vom Straßenbau zum Ausbau des Eisenbahnnetzes hin. Das gesamte Finanzvolumen für 10 Jahre beträgt 120 Mrd. DM.

- 7) Die Fortschreibung zum BVWP '90 ist durch die politischen Ereignisse seit dem 9. November 1989 überholt worden. Nachdem der Eiserner Vorhang gefallen ist, gilt in beiden deutschen Staaten eine andere Geografie. Die Verkehrsströme werden sich in kurzer Zeit völlig verändern. Zu den Nord-Süd-Strömen kommen zahlreiche Ost-West-Ströme hinzu.
- 8) Es muß also ein völlig neuer gesamtdeutscher Verkehrswegeplan geschrieben werden – und zwar schnellstmöglich. Dieser soll Ende 1991 fertig sein und die Grundlage für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der DDR (und Gesamtdeutschland) bilden.

Das Problem bei der Aufstellung des Gesamtplans ist die Datengrundlage der DDR bezüglich:

- Wirtschaftsentwicklung
(wo wird was und wieviel produziert?)
- Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur
- Kfz-Dichte und -Verteilung im Lande
- Daraus resultierend als Vorgabe für den Ausbau:
Größe und Richtung der Verkehrsströme innerhalb der DDR und in Gesamtdeutschland sowie grenzüberschreitend – vor allem zu den RGW-Staaten.

Bei dem derzeitigen Informationsstand über alle verfügbaren Daten und Tatbestände erscheint eine fundierte Berechnung nach der bewährten bundesdeutschen Methodik bis zum Sommer 1991, d. h. in 12 bis 18 Monaten nicht möglich. Grobe Schätzungen müssen genügen, denn die Zeit drängt. Daher werden z. Zt. von Experten sog. Szenarienbetrachtungen angestellt (z. B. auch von der Shell AG).

- 9) Vor allem aber muß für den Ausbau der Infrastruktur die verkehrspolitische Zielsetzung formuliert werden. Diese lautet in der Marktwirtschaft der Bundesrepublik:

„Freie Wahl des Verkehrsmittels –
in einer kontrollierten Wettbewerbsordnung“.
(Der Zusatz gilt im wesentlichen für den Güterverkehr)

Jetzt aber stellt sich die Frage (nicht nur für die DDR):

Können wir dem Bürger weiterhin die (unbegrenzt) freie Wahl des Verkehrsmittels überlassen oder muß der Staat lenkend (mit dirigistischen Maßnahmen) eingreifen?
Stichworte: Lärm und Abgase des Straßenverkehrs:

CO₂ – Ozon – Treibhauseffekt; außerdem Flächenverbrauch, Zerschneidungseffekte u. a. m.

- 10) Gefordert ist hier die Politik. Die Politiker müssen diese Frage beantworten. Es geht darum, einen ökonomisch vertretbaren und ökologisch vernünftigen Interessenausgleich zu finden zwischen dem

Mobilitätsbedürfnis und Ressourcenverbrauch.

Verkehrswissenschaft und Verkehrswirtschaft können hierzu nur Vorschläge machen und Entscheidungsgrundlagen liefern. Entscheiden müssen dann die Politiker – und zwar die, die nach dem 2. 12. 1990 über die 5%-Hürde in das gesamtdeutsche Parlament einziehen werden.

Bisher war die Verkehrspolitik in Bonn leider immer nur ein Stiefkind und die verkehrspolitischen Debatten im deutschen Bundestag fanden in der Regel vor einem schwachbesetzten Auditorium statt.

- 11) Dabei ist die Mobilität des Einzelnen ebenso wie die der Gesamtgesellschaft für unser alsbald wiedervereinigtes Hochindustrialand lebensnotwendig. Wir alle haben sie als selbstverständlich hingenommen und zeitweise Einschränkungen nur widerwillig registriert.

- 12) Was soll also geschehen?

Die Verkehrsentwicklung in der DDR läßt sich (ohne große Prophetie) an fünf Fingern abzählen:

- Die Zahl der Kraftfahrzeuge wird innerhalb von 3–5 Jahren sprunghaft anwachsen (um ca. 100% auf 400 bis 500 Pkw/1000 Einwohner).
- Der Verkehrsfluß auf den Straßen wird sich rapide verschlechtern, da das Straßennetz völlig unzureichend ausgebaut ist.
- Die Zahl und Schwere der Unfälle wird dramatisch ansteigen (Plastik-Autos und ungeübte Fahrweise bei hohen Geschwindigkeiten und großer Verkehrsdichte).
- Die Eisenbahnen in der DDR sind kapazitätsmäßig völlig am Ende, die Strecken brechen zusammen (im wahrsten Sinne des Wortes).
- Der Lkw-Verkehr wird explosionsartig zunehmen, wenn die Wirtschaft beginnt zu arbeiten und Industrie und Handel richtig in Schwung kommen. Die Industrie wird auf die Eisenbahn nicht warten.
- und dennoch wird das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung ebenso wie der Wirtschaft ungehemmt wachsen und will befriedigt werden: Ein Urtrieb der (bisher gefangenen) Menschen macht sich Luft.

- 13) Besonderes „Gewicht“ (im doppelten Sinne) hat der Güterverkehr, der für Wirtschaftswachstum der Gesellschaft und Wohlstand des einzelnen Bürgers von fundamentaler Wichtigkeit ist. Die einzig richtige Strategie ist hier: Ausbau des Kombinierten Verkehrs.

- 14) Schließlich muß der Wiederaufbau und Ausbau des deutschen Verkehrsnetzes im europäischen Rahmen gesehen werden: in Westeuropa ist ein zusammenhängendes 20.000 km Eisenbahn-Schnellstreckennetz geplant, und der Kanaltunnel wird 1993 fertig (1. Durchstich erfolgte Ende Oktober 1990).

In Osteuropa streben die RGW-Länder nach dem gleichen Wirtschaftssystem, was

ebenfalls erhebliche Transportbedürfnisse auslösen wird. Hier reicht eigentlich die Fantasie auch weitdenkender Politiker und Verkehrsplaner nicht aus, um die möglichen Entwicklungen in konkrete Zahlen zu fassen.

- 15) Und bei alledem ist das Verkehrsproblem nur eines von den zahllosen weiteren schwierigen Problemen der Wiedervereinigung und der politischen Öffnung des gesamten Ostblocks, die quasi alle gleichzeitig gelöst werden müssen.

Die Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten ist deshalb in der Tat ein Kraftakt von historischer Dimension, an dem sich alle Deutschen mit all ihrer Intelligenz und ihrem Fleiß, vor allem aber auch mit ihrer politischen Vernunft und dem Gespür für das Machbare beweisen müssen. – Unsere Nachbarländer und die Großmächte schauen uns dabei interessiert und kritisch zu.

Tabelle 1: Zahlen zur Verkehrsstruktur der DDR

		DDR		Zum Vergleich: D	
		1980	1988	1980	1988
1. Fläche	Tsd qkm		108,3		248
2. Bevölkerung	Mio	16,7	16,7	61,6	61,1
3. Netzlänge					
a) Eisenbahn	Tsd km	14,0	14,0	28,5	27,3
b) Autobahn	km	1.687	1.855	7.538	8.721
4. Güterverkehrsleistung					
a) Schiene	Mrd tkm	56,4	60,4	63,8	59,0
b) Straße	Mrd tkm	21,0	16,4	124,4	151,3
c) Insgesamt (ohne Seeverkehr)		84,7	83,6	255,3	273,6
5. Personenverkehrsleistung					
a) Schiene	Mrd Pkm	22,0	22,8	40,5	41,0
b) Individualverkehr		keine Angaben 1.718		470,3	555,6
6. Pkw-Bestand	Mio	2,7	3,7	23,2	28,9
7. Getötete	Personen	1.718	1.441	13.041	8.213
8. Gesellschaftliches Gesamterzeugnis	Mrd M i. Pr. 85	655,2	268,4 811,0	1.479 ¹⁾	1.693 ¹⁾
9. Kennzahlen					
a) Eisenbahnleistung (4a + 5a) : 3a	pro km	56	59	37	37
b) Anteil Schiene am Güterverkehr 4a : 4c in %		66,6	72,2	25,0	21,6
c) Transportaufwand Index 4c : 8	t · km pro Mark	0,129	0,103	0,173	0,162

¹⁾ BIP in DM i. Pr. von 1980