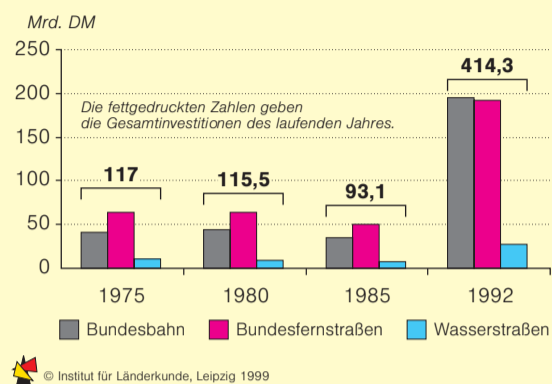


# Verkehrsprojekte fördern die deutsche Einheit

Andreas Kagermeier

## 1 Investitionsansätze in den Bundesverkehrsweplänen 1975-1992



© Institut für Länderkunde, Leipzig 1999

Die Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen für das Bundesgebiet ist Ausdruck von zwei Arten von Wechselwirkungen zwischen Raum und Gesellschaft, und zwar der wirtschaftlichen sowie der politischen Funktion von Verkehrserschließung. Dabei können zwei Komponenten unterschieden werden:

**Die räumliche Komponente:** Lokalisierung von Verkehrsinfrastrukturen zur Bewältigung von Verkehrsbeziehungen oder zum Erzielen politisch gewünschter Erschließungswirkungen.

**Die modale Komponente:** Art der Verkehrsinfrastruktur als Ausdruck der Nachfrage bzw. des staatlichen Willens zur Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung.

## Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach dem Zweiten Weltkrieg

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war das Verkehrsnetz in starkem Maß radial auf die Reichshauptstadt Berlin ausgerichtet. Während der östliche Teil dieses Netzes nach der Teilung Deutschlands den Verkehrsverflechtungen auf dem Gebiet der DDR im Wesentlichen entsprach und in den folgenden Jahrzehnten bis zur Wiedervereinigung nur geringfügig (um 500 auf 1880 km) erweitert wurde, fanden im Gebiet der Bundesrepublik nach dem Zweiten Weltkrieg starke Umorientierungen der Verkehrsverflechtungen statt, die mit entsprechend gravierenden Veränderungen der Verkehrsnetze verbunden waren:

1. Die bereits zum großen Teil vorhandene Nord-Süd-Achse entlang des Rheines wurde fertiggestellt und um eine zweite Nord-Süd-Achse (Hamburg – Hannover – Würzburg – München) ergänzt, die inzwischen als ICE-Neubaustrecke und als Autobahn ausgebildet ist.
2. Gleichzeitig spiegelten sich die verstärkten wirtschaftlichen Verflechtungen zu den westeuropäischen Nachbarländern in einem Ausbau der grenzüberschreitenden Autobahnverbindungen.
3. Mit der Verabschiedung des Bundesraumordnungsgesetzes 1965 wurde die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilen des Staatsgebietes als Leitziel formuliert. Hierzu zählten auch die Bereitstellung von leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur in Form von Autobahnen, die in den Folgejahren systematisch zur Erschließung ländlicher Räume (z. B. im westlichen Niedersachsen, in Ostbayern oder in Ostwürttemberg) gebaut wurden.

Während die Straßenverkehrsinfrastruktur in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts von Netzerweiterungen und

-ergänzungen geprägt war, ist das im 19. Jahrhundert erstellte Eisenbahnnetz lange Zeit zwar qualitativ verbessert worden, quantitativ aber rückläufig gewesen. So wuchs das Autobahnnetz zwischen 1960 und 1990 von knapp 2500 auf 9000 km, während im gleichen Zeitraum das Bahnnetz um gut 3500 km auf 26.900 km schrumpfte. Die Erschließung der Fläche für den Straßenverkehr korrespondiert mit einem Rückzug der Bahn aus der Fläche und einer Konzentration auf die Relationen zwischen den großen Zentren des Landes. Diese Schwerpunktsetzung spiegelt sich auch in den Investitionsansätzen der Bundesverkehrswepläne, bei denen sich der Investitionsanteil der Bahn in den 70er und 80er Jahren auf etwa ein Drittel belief. Das rückläufige Investitionsvolumen Ende der 80er Jahre zeigt, dass in der alten Bundesrepublik der Ausbau des Fernstraßennetzes zu diesem Zeitpunkt als weitgehend abgeschlossen galt und nur noch wenige Lückenschlüsse vorgesehen waren.

## Umstrukturierung nach der Wiedervereinigung

Nach der Wiedervereinigung wurde erneut eine umfassende Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die politischen Gegebenheiten notwendig, die sich im plötzlichen Hochschnellen der Investitionsvolumina bemerkbar machte. Bei der Wiederherstellung bzw. dem bedarfsgerechten Ausbau der Ost-West-Verbindungen handelt es sich im Wesentlichen um fünf Korridore, die mit Hilfe von 17 als „Verkehrsprojekte deutsche Einheit“ (VDE) ausgewiesenen Maßnahmen ausgebaut werden sollen, um die wichtigen wirtschaftlichen Zentren des vereinten Deutschlands adäquat zu verbinden:

- 1) Berlin – Hannover mit Verlängerung ins Ruhrgebiet und nach Köln
- 2) Berlin – deutsche Nordseehäfen
- 3) Berlin – Stuttgart/München
- 4) Sachsen/Thüringer – Rhein/Ruhr
- 5) Sachsen/Thüringen – Rhein/Main

Das Gesamtinvestitionsvolumen für diese Projekte wurde ursprünglich mit 56 Mrd. DM veranschlagt. Die in den letzten Jahren erfolgte Neubewertung der Rolle des Schienenverkehrs als die Umwelt relativ wenig belastendes Verkehrsmittel führte dabei dazu, dass bei den ursprünglichen Kostenansätzen zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik der größere Teil der Investitionen in den Ausbau des Schienenverkehrs fließen sollte und damit der Schritt von einer reinen Anpassungsplanung zu einer Gestaltungsplanung vollzogen wurde.

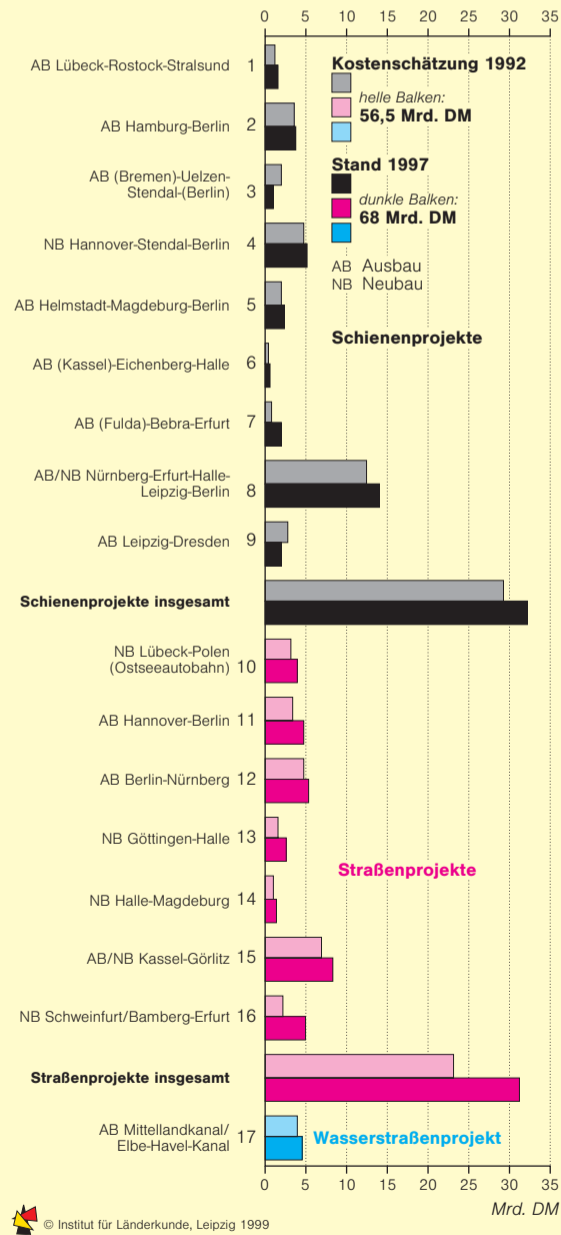
Inzwischen zeichnet sich jedoch ab, dass vor allem bei den Straßenbaupro-

jekten der Finanzbedarf viel zu gering angesetzt wurde, so dass sich das Verhältnis Schiene/Straße möglicherweise bis zur Endabrechnung der Projekte wieder umkehrt. Trotz dieser erheblichen Investitionen in den Schienenverkehr wird bei den meisten Verbindungen nach Berlin allerdings nur das Vorkriegsreisezeitniveau erreicht. Lediglich die Verbindungen nach Süddeutschland sollen deutlich schneller werden.

## Ausblick

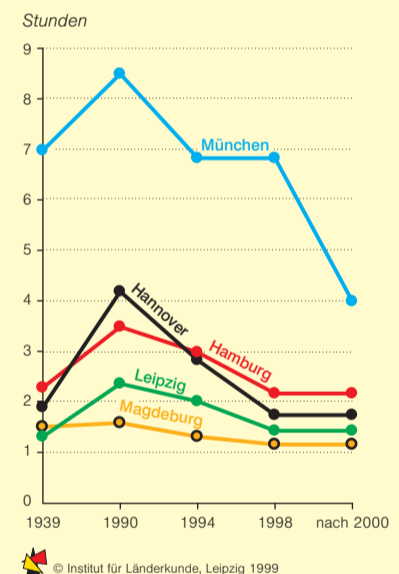
Die Verkehrsprojekte deutsche Einheit sind nicht unumstritten. Die Planungsverfahren wurden wegen des hohen Zeitdrucks verkürzt und nur begrenzte Beteiligungsverfahren durchgeführt. Zudem wurde bei den Bahnprojekten die seit den 80er Jahren verfolgte Strategie der Konzentration auf Hauptlinien weiterverfolgt. So ist immer noch umstritten,

## 2 Kosten der Verkehrsprojekte



© Institut für Länderkunde, Leipzig 1999

## 3 Reisezeitentwicklung für Fahrten nach Berlin seit 1939



© Institut für Länderkunde, Leipzig 1999

ob die Achse Nürnberg – Erfurt (VDE 8) in der geplanten Form verwirklicht wird, oder ob alternativ mehrere bestehende Bahnlinien zwischen Bayern und Thüringen/Sachsen ausgebaut werden, um eine stärkere Flächenwirkung zu erzielen.

Nach Abschluss der vereinigungsbedingten Maßnahmen ist für das nächste Jahrzehnt damit zu rechnen, dass sich im Zuge der weitergehenden wirtschaftlichen EU-Integration und der anstehenden EU-Osterweiterung das Schwerkraft der Ausbaumaßnahmen auf die Verbesserung der Verbindungen zu den europäischen (v.a. osteuropäischen) Nachbarstaaten verschiebt.



### Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

- 1 Lübeck/Hagenow Land - Rostock - Stralsund
- 2 Hamburg - Berlin
- 3 Uelzen - Salzwedel - Stendal
- 4 Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover - Stendal - Berlin
- 5 Helmstedt - Magdeburg - Berlin
- 6 Eichenberg - Halle
- 7 Bebra - Erfurt
- 8 Nürnberg - Erfurt - Leipzig/Halle - Berlin
- 9 Leipzig - Dresden
- 10 A 20/Lübeck - Stettin
- 11 A 2/Hannover - Berlin; A 10/ Berliner Ring (Süd- u. Ostring)
- 12 A 9/Berlin - Nürnberg
- 13 A 38/Göttingen - Halle
- 14 A 14/Magdeburg - Halle
- 15 A 44/Kassel - Eisenach; A 4/Eisenach - Görlitz
- 16 A 71/Erfurt - Schweinfurt; A 73/Suhl - Lichtenfels
- 17 Wasserstraßenprojekt Hannover - Berlin

- Eisenbahn Ausbau
- Eisenbahn Neubau
- Autobahn Ausbau
- Autobahn Neubau

### Weitere Projekte im BWP\* 1992 (vordringlicher Bedarf)

- grenzüberschreitendes Ausbauprojekt
- Neubauvorhaben am Hochgeschwindigkeitsnetz
- Neubauvorhaben von Autobahnen
- Bundeswasserstraße Ausbau

\* Bundesverkehrswegeplan

- Oberzentrum
- Städte, die gemeinsam ein Oberzentrum bilden

### Verkehrsnetz

- ICE, EC und IC-Netz
- sonstige Eisenbahnstrecke
- Autobahn
- Autobahn vor 1960 gebaut

Autor: A. Kagermeier