

20 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit



Den Verkehrswegen wurde eine Schlüsselrolle für das Zusammenwachsen Deutschlands und den wirtschaftlichen Aufschwung der neuen Länder beigemessen. Zum 20. Jahrestag der deutschen Einheit sind jedoch noch nicht alle Verkehrsprojekte Deutsche Einheit abgeschlossen. Welche inzwischen beendet sind und wo noch gearbeitet werden muss, zeigt die aktuelle Karte. Von Cordula Neiberger

Zum Zeitpunkt des Mauerfalls 1989 gab es kein einheitliches deutsches Verkehrssystem mehr. Vor dem kalten Krieg bestehende Verbindungen zwischen West- und Ostdeutschland waren unterbrochen, teilweise verbaut, schon laufende Ausbauten wurden nicht weitergeführt.

Während der deutschen Teilung fand eine Neuausrichtung innerhalb der beiden deutschen Staaten statt. In der Bundesrepublik wurde das Straßennetz erheblich ausgebaut und eine verstärkte Nord-Südausrichtung sowie Vernetzung mit dem gemeinsamen westeuropäischen Wirtschaftsraum forciert, gleichzeitig die Schiene jahrzehntelang vernachlässigt. In der DDR wurden die bereitgestellten Mittel überwiegend dazu genutzt, das Straßennetz zu erhalten und zu erneuern. Autobahnneubauten wie der Abschnitt Leipzig-Dresden (1971) sowie die Verbindung Rostock-Berlin (1978) und die Schließung des Berliner Rings (1979) blieben neben der Transitautobahn Hamburg-Berlin (1982; Neubaustrecke ab Rostocker Autobahn, Abzweig Wittstock), deren Kosten in Höhe von 1,2 Mrd. DM überwiegend von der Bundesrepublik getragen wurden, die Ausnahme (BMiB 1985 Bd. 2). Ende der 1980er Jahre verfügte die DDR somit über lediglich rd. 1.900 km Autobahnen. Hier war die Eisenbahn das Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur mit 71 % des Güterverkehrs. Allerdings befand sich die Bahn zum Zeitpunkt der friedlichen Revolution in ähnlich marodem Zustand wie die gesamte Volkswirtschaft der DDR.

Zu Beginn der deutschen Einheit waren die Erwartungen und Strategien in Ost und West hinsichtlich einer gemeinsamen gesamtdeutschen Entwicklung durchaus ambivalent. Denn Anfang der 1990er Jahre war im Westen Deutschlands eine wachsende Kritik am ständig steigenden Straßenverkehr und dessen Auswirkungen zu hören: Die wissenschaftlichen wie öffentlichen Debatten tendierten zu Verkehrsvermeidungs- und Verkehrsverlagerungsstrategien. Die Hoffnung auf ein schnelles wirtschaftliches Erstarken der neuen Länder hingegen war mit der Erwartung der dortigen Bevölkerung an einen raschen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – gerade des Straßennetzes – verbunden.

1991 versuchte die Bundesregierung mit der Langzeitperspektive „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ beiden gesellschaftlichen Notwendigkeiten Rechnung zu tragen: sie finanzierte zwar einen umfangreichen Infrastrukturausbau, behandelte aber hierbei Schienen- und Straßenprojekte in etwa gleichrangig.

Insgesamt wurden 17 Verkehrsprojekte ins Leben gerufen: neun Schienen- und sieben Straßenvorhaben sowie ein Binnenwasserstraßenprojekt im Gesamtwert von 39 Mrd. € (Schiene: 20,2 Mrd. €, Straße: 16,7 Mrd. €, Wasserstraße: 2,3 Mrd. €). Ein Großteil davon (zehn)

waren Ausbau-Projekte von insgesamt 2.489 km Länge (Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau, Einbau moderner Signal- und Kommunikationsanlagen beim Schienenverkehr; beim Straßenverkehr insbesondere die Erweiterung von vier auf sechs Spuren bzw. der Ausbau des Standstreifens). Lediglich sechs Neubau-Projekte mit insgesamt 1.630 km Länge wurden geplant (jeweils drei Schiene und Straße). Beim Wasserstraßenprojekt handelt es sich um den Ausbau der Strecke Hannover-Magdeburg-Berlin, insbesondere von Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg.

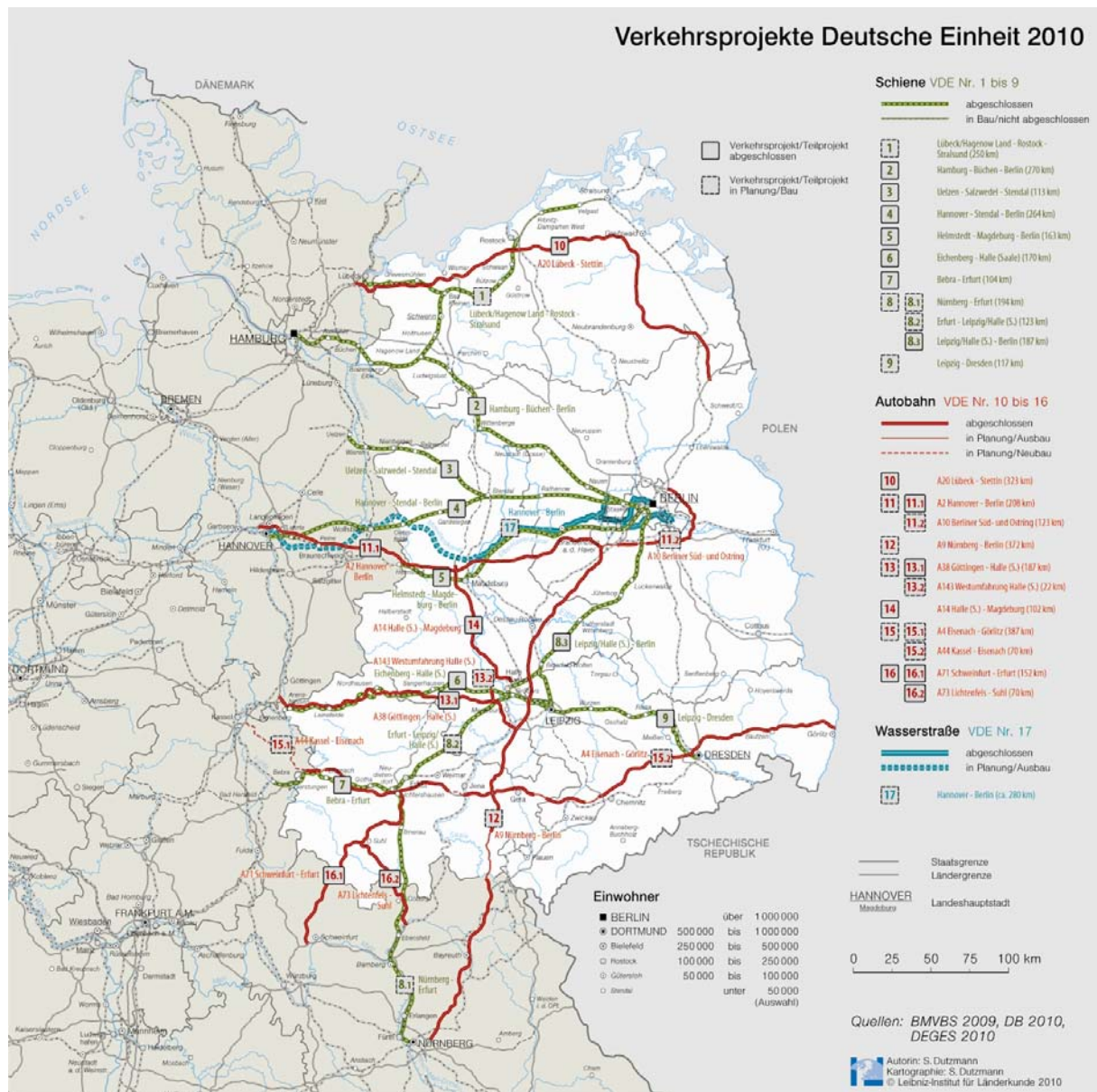
Die meisten Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sind West-Ost-Verbindungen, lediglich die Projekte 8, 12 und 16 beziehen sich auf einen Ausbau in Nord-Süd-Richtung (**Karte**). Vom Ausbau der Schieneninfrastruktur profitiert insbesondere die neue alte Hauptstadt Berlin: Von den neun Schienenvorhaben führen sieben nach Berlin, wodurch die Reisezeiten erheblich verkürzt werden konnten. Die Straßen(aus)bau-Projekte dagegen zielen eher auf eine Anbindung des osteuropäischen Raumes an die Europäische Union und somit an den Ausbau (Mittel-)Deutschlands als Transitraum (VDE 10, 11 und 15).

Wegen ihrer vielfältigen ökologischen Folgen waren gerade die Neubauprojekte umstritten. Flächenverbrauch mit Bodenversiegelung, Reliefveränderungen durch Auf- und Abtrag, Biotopverluste oder -entwertungen, Zerschneidung von zusammenhängenden Lebensräumen, Veränderung des Wasserhaushaltes sowie Luftschadstoff- und Lärmbelastung stellen die wesentlichen Eingriffe der verkehrlichen Baumaßnahmen dar (KOLB 2000). Durch die Verabschiedung des Verkehrswegebeschleunigungsgesetzes 1991 sowie des Investitionsmaßnahmengesetzes allerdings wurden die sonst vorgeschriebenen Verfahren beschleunigt bzw. einige Stufen, wie z.B. die Beteiligung der Öffentlichkeit, ganz aufgehoben.

Die Ausbau-Projekte sind heute weitgehend fertiggestellt, und darüber hinaus konnten rd. 1.000 km Autobahnneubauten realisiert werden. Nur wenige Projekte befinden sich aufgrund von Einsprüchen der Bevölkerung bzw. von Umweltschutzgruppen (A44 Kassel-Eisenach) oder wegen finanzieller Engpässe (z.B. Projekt 8 Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg-Erfurt sowie Neubaustrecke Erfurt-Leipzig/Halle) noch im Bau (**Karte**).

Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit haben die Reisezeit insbesondere von und nach Berlin erheblich verkürzt. Sie haben den Ausbau des Transitlandes Deutschland voran getrieben und durch ihr großes Investitionsvolumen zum Aufschwung der Bauwirtschaft beigetragen. Zweifelsohne müssen sie als notwendige Bedingung für viele privatwirtschaftliche Investitionen in Ostdeutschland angesehen werden. Eine hinreichende Bedingung für den erhofften schnellen wirtschaftlichen Aufschwung der neuen Länder konnten sie allerdings nicht sein.

Karte



Quellen

BMiB (Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen) (Hrsg.) (1985): DDR Handbuch. 2 Bde.; 3. überarbeitete und erweiterte Auflage. Köln.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) (2009): Sachstandbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Stand Mai 2009.

URL:

<http://www.bmvbs.de/Verkehr/Programme-,3045/Verkehrsprojekte-Deutsche-Einh.htm>

Abrufdatum: 29.03.2010.

DB Projektbau GmbH Großprojekt VDE 8 Nürnberg-Berlin (Hrsg.) (2010): Großprojekt VDE 8 Nürnberg-Berlin.

<http://www.vde8.de/#&desc>

Abrufdatum: 13.08.2010.

DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) (Hrsg.) (2010):

VDE 10:

<http://www.deges.de/vde10.html>

<http://www.deges.de/downloads/VDE10.pdf>

VDE 11:

<http://www.deges.de/vde11.html>

http://www.deges.de/downloads/VDE11_1.pdf

http://www.deges.de/downloads/VDE11_2.pdf

VDE 12:

<http://www.deges.de/vde12.html>

<http://www.deges.de/downloads/VDE12.pdf>

VDE 13:

<http://www.deges.de/vde13.html>

<http://www.deges.de/downloads/VDE13.pdf>

VDE 14:

<http://www.deges.de/vde14.html>

VDE 15:

<http://www.deges.de/vde15.html>

http://www.deges.de/downloads/VDE15_1.pdf

VDE 16:

<http://www.deges.de/vde16.html>

<http://www.deges.de/downloads/VDE16.pdf>

Abrufdatum: alle 13.08.2010

ECKEY, Hans-Friedrich u. Klaus HORN (2000): Die Angleichung der Verkehrsinfrastruktur im vereinigten Deutschland zwischen 1990 und 1999. In: Raumforschung und Raumplanung, H. 5, S. 373 – 381.

GERBER, Wolfgang (2009): Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Eine kleine Bilanz nach 20 Jahren Infrastrukturausbau. In: Geographie heute 273, S. 46-47.

HOLZHAUSER, Andrea u. Josef STEINBACH (2001): Auswirkungen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“. In: Institut für Länderkunde (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Band 9 Verkehr und Kommunikation. Mithrsg. von Deiters, J., Gräf, P. u. G. Löffler. Heidelberg, Berlin, S. 128-131.

KLENKE, Dietmar (1995): „Freier Stau für freie Bürger“: die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949-1994. Darmstadt.



KOLB, Hanns-Joachim (2000): 10 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – eine kritische Würdigung. In: Geographie und Schule 127, S. 10-17.

MEIER-HILBERT, Gerhard (1995): Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Deutschland bis zum Jahre 2000. Aspekte zur Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes mit Fallstudien. In: Erdkundeunterricht 47, H. 9, S. 349-358.

SCHLIEPHAKE, Konrad (2000): Verkehrsdrehscheibe Deutschland – Mobilitätszuwachs und Infrastrukturausbau im vereinigten Staat. In: Petermann Geographische Mitteilungen 144, H. 5, S. 58-71.

STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER (Hrsg.) (2010): Verkehr – Straßen des überörtlichen Verkehrs 2009.

URL:

http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb16_jahrtab36.asp

Abrufdatum: 16.08.2010.

Bildnachweis

Brückenneubau in Leipzig als Teil des Ausbaus der Schienenverbindung Leipzig-Dresden (VDE Nr. 9: 117 km). © V. Bode

Zitierweise:

Neiberger, Cordula (2010): 20 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. In: Nationalatlas aktuell 4 (10.2010) 10 [26.10.2010]. Leipzig: Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL).

URL:

http://aktuell.nationalatlas.de/Deutsche_Einheit.10_10-2010.0.htm



Autorin



PD Dr. Cordula Neiberger

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Geographisches Institut
Meckenheimer Allee 166
53115 Bonn

Tel.: (0228) 73-7238

E-Mail: neiberger@geographie.uni-bonn.de