

v. st. d.
v. z. d. c.

Die Verkehrspolitik im Aktionsfeld der Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik

VON ULRICH KLIMKE, BERLIN/BONN

I.

Die Verkehrspolitik hat nicht selten mit dem Problem zu kämpfen, daß ihre Themen die Öffentlichkeit nur bedingt interessieren, so daß darüber in Expertengremien diskutiert wird. Der Güterverkehr verschließt sich oft einer breiteren Öffentlichkeit. Im Personenverkehrsbereich ist „man“ dann dabei, wenn man sich als Verkehrsteilnehmer, d. h. heute weitgehend als Autofahrer, angesprochen fühlt.

Wenn es sich dann auf dem Verkehrsgebiet gar um politisch sensible Bereiche wie die deutsch-deutschen Beziehungen handelt, die aus zumeist wohlwogenen Gründen eine breite Erörterung auf offenem Markt wenig vertragen, dann wird der Kreis derer, die sich mit der Materie näher beschäftigen, schon fast exklusiv. Dies bedeutet nun aber nicht, daß konkrete Ereignisse in diesem Bereich den einzelnen Bürger uninteressiert lassen. Vielmehr – und die Vergangenheit beweist dies recht eindrucksvoll – werden erreichte Ergebnisse in den verkehrspolitischen Bemühungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR ausgiebig zitiert und kommentiert und mit nicht wenigen Anmerkungen versehen, was eigentlich hätte besser und vor allem billiger gemacht werden können.

Insofern kann man von einem vorhandenen und auch legitimen Interesse an den verkehrspolitischen Themen zwischen den beiden Staaten in Deutschland, seien sie nun investiver oder mehr administrativ-organisatorischer Art, ausgehen. Gerade letztere sind weit weniger spektakulär. Da wirkte beispielsweise die Berichterstattung über die Eröffnung der neuen Autobahn von Berlin nach Hamburg im November 1982 in Presse, Rundfunk und Fernsehen ganz anders. Und doch: Für den einzelnen Reisenden von Köln nach Dresden oder Rostock oder von München nach Berlin (West) sind z. B. transparente und einsehbare Straßenverkehrsvorschriften in der DDR einschließlich ihrer Handhabung, eine zügige und korrekte Abfertigung an den Grenzübergängen oder pünktliche und saubere Eisenbahnzüge ebenso wichtige, wenn nicht sogar wichtigere Faktoren bei der Beurteilung des erreichten Standes der bilateralen Beziehungen.

In der Summe, und dies soll hier im Grundsatz zum Ausdruck gebracht werden, ist der Stellenwert der Verkehrspolitik als Gradmesser und Motor der Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR wegen seiner multiplikativen Wirkung auf die individuelle Meinungsbildung hoch anzusetzen. Es lohnt sich daher, diesem sektoralen Bereich eine hohe und sorgfältige Aufmerksamkeit zu schenken und dies im allgemeinen politischen Bewußtsein auch fest zu verankern.

Anschrift des Verfassers:

Ministerialrat Dr. Ulrich Klimke
Auf dem Köllenhof 36
5307 Wachtberg-Ließem

II.

Will man den Stellenwert und die Ausstrahlungskraft der Verkehrspolitik auf die deutsch-deutschen Beziehungen auch nur näherungsweise zu skizzieren versuchen, so kommt man an den Leitlinien der Verkehrspolitik in den beiden deutschen Staaten nicht vorbei.

In der Bundesrepublik Deutschland wird die Verkehrspolitik nicht als Selbstzweck, sondern als Politik für den Bürger verstanden. Die Verkehrsleistungen ermöglichen und fördern die Mobilität als ein grundlegendes Element freiheitlicher Lebensgestaltung, und sie schaffen für die Wirtschaft eine wichtige Voraussetzung zur vollen Entfaltung ihrer Leistungskraft und zur Sicherung ihrer Flexibilität im In- und Ausland. Die freie Verkehrsmittelwahl in einer offenen und marktwirtschaftlich geordneten Wirtschaft gehört dabei als Zielvorstellung dieser Verkehrspolitik ebenso dazu wie die leistungsfähige, aber umweltbewußte und an den Normen der Verkehrssicherheit ausgerichtete Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur¹⁾.

In der Deutschen Demokratischen Republik ist Verkehrspolitik in erster Linie Güterverkehrspolitik. Ist ihre Bedeutung als Motor und Kostenfaktor in einer entwickelten Volkswirtschaft in der Vergangenheit nicht hinreichend gewürdigt worden – was sich auch in der oftmals unzureichenden Ausstattung mit Investitionsmitteln zur Modernisierung und zum Ausbau niederschlug –, so erwarten Partei und Staat der DDR von der Verkehrspolitik heute und zukünftig in erster Linie die stärkere Senkung des volkswirtschaftlichen Produktionsverbrauchs, insbesondere durch eine gezielte Reduzierung bzw. Beseitigung unrationeller Transporte²⁾. Bei der konkreten Ausformung dieser Politik bedient man sich dann u. a. der Instrumente:

- Verlagerungen von Transporten per Verkehrslenkung (via regionaler Transportausschüsse) von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt mit dem Hauptzweck der Einsparung erdölabhängiger Treibstoffe;
- die verstärkte Elektrifizierung der Deutschen Reichsbahn in der Nord-Süd-Achse (Schwerpunkt Berliner Ring und Berlin – Rostock) und
- für den in Richtung Westen fließenden grenzüberschreitenden Verkehr gilt es, durch eine aktive Marktpolitik, vor allem durch eigenen Straßengüterverkehr, „einen Beitrag zur Verbesserung der Zahlungsbilanz der Republik zu leisten“³⁾.

Man mag aus dieser kurzen Gegenüberstellung bereits ersehen – was im Grundsatz nicht verwundert –, wie unterschiedlich die verkehrspolitischen Grundausrichtungen – als Spiegelbild des jeweiligen Gesellschafts- und Wirtschaftssystems – in beiden deutschen Staaten sind. Dies sich ständig vor Augen zu halten, ist wichtig und notwendig, wenn verkehrspolitisch auf bilateraler Ebene etwas bewirkt und vorwärts gebracht werden soll. Es hieße illusionär zu handeln, wollte man unsere politischen und damit auch verkehrspolitischen Grundauffassungen, aber auch die sich bei uns herausgebildeten und damit gebräuchlichen Modalitäten für staatliche und privarwirtschaftliche Kontakte zum alleini-

1) Vgl. Jahresbericht 1982 des Bundesministers für Verkehr, in: Jahresbericht der Bundesregierung 1982.
2) Vgl. Arndt, O., Minister für Verkehrswesen der DDR, Transportbedarf weiter senken, in: Presseinformationen der DDR, Nr. 111 vom 21. September 1982.
3) Anspruchsvolle Aufgaben im Personen- und Güterverkehr, Redaktionsbericht, in: DDR-Verkehr, Heft 4, 1983, S. 98/99.

gen Maßstab für Gespräche und Verhandlungen mit der DDR auf dem Verkehrssektor machen.

III.

Unter Berücksichtigung dieser vom Grundsatz her unterschiedlichen Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland und der DDR lag und liegt wohl auch in Zukunft das Aktionsfeld bilateral wirkender verkehrspolitischer Maßnahmen schweremwichtig im Infrastrukturbereich. Dabei ergab sich der politisch erwünschte Handlungsbedarf auf der Seite der Bundesrepublik Deutschland aus dem Bemühen, die Verkehrsverbindungen zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) auf eine breitere und qualitativ höhere Basis zu stellen und damit an das Niveau des in der Bundesrepublik Deutschland Üblichen anzugleichen. Voraussetzung hierfür waren und sind auch weiterhin politische Abreden und Vereinbarungen zwischen den beiden Staaten.

Nachdem Anfang Juni 1972 das Viermächteabkommen sowie dessen Bestandteil, das Transitabkommen, zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR und die Vereinbarungen zwischen dem Senat von Berlin und der Regierung der DDR in Kraft gesetzt worden waren, führten Verhandlungen von Beauftragten beider Regierungen über die Normalisierung der Beziehungen am 21. Dezember 1972 zur Unterzeichnung des Grundlagenvertrages. Bereits vorher, im Oktober 1972, war der Verkehrsvertrag zwischen den beiden deutschen Staaten in Kraft getreten.

Der Grundlagenvertrag schafft, bei unterschiedlichen Auffassungen beider Seiten zu grundsätzlichen Fragen, die Voraussetzung für die Entwicklung der gegenseitigen Zusammenarbeit auf einer Vielzahl von Gebieten⁴⁾.

Ein Rückblick auf die Zeitspanne seit 1974 läßt deutlich werden, daß vor allem auf dem Verkehrsgebiet ein intensives Geflecht von Verträgen, Vereinbarungen und Übereinkünften zwischen den beiden deutschen Staaten entstanden ist, das zur Festigung und Intensivierung der bilateralen Beziehungen beigetragen hat und das zugleich den Berlin-politischen Zielsetzungen entsprach.

Bevor auf die einzelnen Verkehrsprojekte näher eingegangen werden soll, erscheint es für das Verständnis der DDR-Interessenlage angebracht, nochmals einen Blick auf die DDR-Verkehrspolitik, insbesondere auf ihre Infrastruktur-Politik, zu werfen.

Modernisierung und Ausbau der DDR-Verkehrswege waren nach 1945 bestimmt von der Umorientierung der früher traditionellen West-Ost-Richtung in eine Nord-Süd-Achse des überregionalen Verkehrsgeschehens mit den Schwerpunkten im sächsischen Industriegebiet, dem Berliner Raum und den Ostseehäfen Rostock, Wismar und Stralsund als den tragenden Säulen des DDR-Außenhandels. Es waren viele Faktoren, die — anders als in der Bundesrepublik Deutschland mit ihrem forcierten und finanziell abgesicherten Straßenneubau, bedingt durch die stürmische individuelle Motorisierung — in der DDR bis in die siebziger Jahre hinein nur zu einer bescheidenen Modernisierung von Schiene und Straße führten. Demontage zweiter Gleise nach dem Krieg, eine die Verkehrsinfrastruktur als Motor einer spezialisierten Volkswirtschaft vernachlässigende Betrachtungsweise und

4) Vgl. auch: Dokumentation zur Entspannungspolitik der Bundesregierung, hrsg. vom Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, 9. Auflage, 1981.

demzufolge auch nur geringe Finanzmittelzuweisungen sind erklärende Faktoren. Hinzu kam eine Verkehrspolitik, in der kostenorientierte und energierationelle Transportweisen keine zwingenden Gebote zu sein schienen. Das Ergebnis all dieser Überlegungen war, daß das Verkehrswesen über lange Jahre hinweg vom allgemeinen Wiederaufbau abgekoppelt blieb. Erst der auch in der DDR spürbare, wenn auch etwas phasenversetzte „Energie-schock“ 1979–1981 hat im Verkehrswesen der DDR zu einem deutlichen Umdenken geführt.

Die Devise ist seitdem: Die Senkung des Transportbedarfs soll neben einer besseren Koordinierung der Liefer- und Absatzbeziehungen in Industrie und Handel vor allem durch eine Reorganisation im Verkehrswesen selbst erfolgen. Unter dem entscheidenden Aspekt der Energieeinsparung sollen daher die Gütertransporte verstärkt von der Straße auf die Eisenbahn bzw. die Binnenschifffahrt verlagert werden. Konkret bedeutet dies, daß bis 1985 im Binnenverkehr der DDR der Anteil der Straßentransporte von gegenwärtig 72 % auf 57 % bei der Menge und in der Leistung von 29 % auf 15 % reduziert werden müssen.

Im Jahre 1983 wurden unter den genannten Gesichtspunkten insgesamt weitere 7 Mio t Güter von der Straße auf die Schiene und den Wasserweg verlagert (1981: 6 Mio t, 1982: 9 Mio t). Für die weiteren Jahre bis 1985 sind jährlich nach der Planung mindestens ebenso viele Güter für die Verlagerung vorgesehen.

Für die Eisenbahn bedeutet dies, daß das 1980 neu angelaufene Elektrifizierungsprogramm, das bis 1985 einen Ausbau der Strecken elektrifizierung um rd. 780 km vorsieht, planmäßig und mit höchster Priorität durchgeführt werden muß, nachdem man in der Vergangenheit die Elektrifizierung kaum weitergeführt hatte, da die DR mit sowjetischen Dieselloks bei gleichzeitig relativ billigem Dieselöl ausgerüstet worden war. Bis Ende 1985 sollen rd. 15 % des DDR-Streckennetzes — d. s. 2130 km — elektrifiziert sein⁵⁾.

Im DDR-Straßenbau war bis Anfang der siebziger Jahre eine kaum nennenswerte Investitionstätigkeit feststellbar, da sich die individuelle Motorisierung noch langsam vollzog und der Straßengüterverkehr, obwohl er anwuchs, von dieser mangelnden Erneuerung der Straßeninfrastruktur nicht ernstlich beeinträchtigt wurde.

In Kenntnis der zwischen 1976 und 1984 durch unsere finanzielle Beteiligung erfolgten Investitionen im DDR-Autobahnnetz (s. u.) — dieser kausale Zusammenhang ist in den DDR-Medien übrigens nie zum Tragen gekommen — wurde nun jüngst festgestellt, . . . daß es für einen rationellen Transport jetzt nicht mehr erforderlich sei, neue Verkehrswege im großem Umfang in der DDR zu schaffen. Es komme vielmehr darauf an, Ergänzungen, Rekonstruktionen und Reparaturen zu realisieren⁶⁾.

Die DDR-Binnenschifffahrt, mit nur rd. 1,7 % (1982) am Binnengüterverkehr beteiligt, war ebenfalls kein Faktor, der zu einer grundlegenden Modernisierung der DDR-Kanäle und schiffbaren Wasserstraßen Veranlassung gab. Der Ausbau der DDR-Seehäfen hatte und hat aber weiterhin hohe Priorität.

5) Vgl. Das Verkehrswesen im Planjahr 1984 — Exklusivinterview mit Minister Otto Arndt, in: DDR-Verkehr, 1/84, S. 4.

6) Vgl. Neues Deutschland, 39. Jg., Nr. 15 vom 18. 1. 1984, S. 2.

Für die Verkehrsteilnehmer aus der Bundesrepublik Deutschland und von Berlin (West) spürbar und erfahrbar war diese Entwicklung letztlich nur bei ihren Fahrten in die DDR und vor allem nach Berlin (West), wohei im Berlin-Transit erst nach dem starken Ansteigen dieses Verkehrs auf den Landwegen, aufgrund des 1972 ausgehandelten Transitabkommens, eine breitere Öffentlichkeit, z. B. die straßenmäßig unzureichende Qualität der Autobahn Marienborn – Berlin eingehender zur Kenntnis nahm und wirksame Abhilfen forderte. Parallel dazu lieferte die vom Berliner Senat 1974 verabschiedete „Fernverkehrskonzeption“ über wünschbare Verbesserungen investiver und auch administrativer Art die materielle Substanz, die die DDR in einem „aide-memoire“ vom 9. Dezember 1974 zu entsprechenden Verhandlungsangeboten über die Berlin-Transit-Infrastruktur veranlaßte.

Was sich im Anschluß daran als Ergebnis vieler Gesprächs- und Verhandlungsrunden zwischen beiden Seiten und auf unterschiedlichen staatlichen Ebenen für Vereinbarungen mit der DDR von 1975 – 1980 ergaben, sei hier nur kurz in Erinnerung gerufen:⁷⁾

1. Autobahn Helmstedt – Berlin:

In Briefen vom 19. Dezember 1975 zwischen dem Leiter der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR war Übereinstimmung darüber erzielt worden, daß die DDR innerhalb von 4 Jahren, beginnend mit dem 2. Januar 1976, die Autobahn Marienborn – Berlin von Grund auf erneuert, ein Teilstück des Berliner Rings zwischen den Abzweigen Leipzig und Drewitz gleichfalls erneuert und zudem auf 6 Spuren verbreitert.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beteiligte sich an den von der DDR angegebenen Baukosten in Höhe von insgesamt 405 Mio DM mit 259,5 Mio DM. Im Rahmen dieser Summe wurden außerdem Baumaschinen im Wert von 56 Mio DM aus der Bundesrepublik Deutschland bezogen.

2. Neuer Übergang für den Reisezugverkehr und neue Haltepunkte in Berlin (West):

Die DDR hatte sich 1975 gleichfalls bereiterklärt, mit dem Inkrafttreten des Winterfahrplanes für das Jahr 1976/77 den Übergang Berlin-Staaken für den Reisezugverkehr zu öffnen. Sie hatte außerdem zugestimmt, daß in Berlin (West) 3 zusätzliche Verkehrshalte in Wannsee, Charlottenburg und Spandau eingerichtet werden. Die Bundesregierung hatte sich ihrerseits bereiterklärt, die in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten in Höhe von 51 Mio DM zu übernehmen.

Die auf Westberliner Gebiet entfallenden Bauarbeiten schrieb die DDR aus und vergab Aufträge in der Größenordnung von 30 Mio DM an Unternehmen in Berlin (West).

Mit dem Sommerfahrplan 1976 wurden folgende weitere Verbesserungen wirksam:

- zusätzliches Schnellzugpaar Frankfurt–Berlin;
- ganzjähriger Verkehr eines bisher nur zu bestimmten Zeiten betriebenen Schnellzugpaars Hamburg–Berlin;
- Beschleunigung der Schnellzüge Hannover–Berlin um durchschnittlich 15 Minuten.

Für die Verbindung mit Hamburg bedeutete die Öffnung von Staaken und der Wegfall des Lokwechsels in Wittenberge, daß sich die Fahrzeit der Züge um etwa 45 Minuten ver-

7) Vgl. Dokumentation zur Entspannungspolitik der Bundesregierung, a.a.O., S. 124 ff.

kürzten. Die neuen Zwischenhalte in Spandau und Wannsee haben vielen Berlinern den Weg zum Bahnhof Zoo erspart.

3. Grenzübergang Helmstedt – Marienborn:

Am 22. Dezember 1977 wurde der sechsspurige Ausbau des Autobahnabschnittes zwischen der DDR-Grenzübergangsstelle Marienborn und der Bundesgrenze sechsspurig mit beiderseitigen Standspuren mit einem Beteiligungsnetz von 2,7 Mio DM ausgebaut.

4. Autobahn Berlin – Hamburg:

In einer Vereinbarung vom 16. November 1978 wurden zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR der Bau einer Autobahn zwischen der Grenze der DDR zu Berlin (West) bei Stolpe-Süd und der Grenze zum Bundesgebiet bei Zarentin, einschließlich der erforderlichen Grenzübergangsstellen bei Stolpe-Dorf und Zarentin, vereinbart. Die Bundesrepublik Deutschland beteiligte sich an den Baukosten mit einem Betrag von 1,2 Mrd DM an diesem Projekt, das am 20. November 1982 fertiggestellt und in Anwesenheit beider Verkehrsminister eröffnet wurde.

In der DDR trat die neue Autobahn an die Stelle der bisher rd. 220 km langen Fahrtstrecke über die Fernstraße 5 mit ihren etwa 30 Ortsdurchfahrten, unterschiedlichen Straßenzuständen, Bahnübergängen und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Für den Berlin-Transitverkehr auf der neuen Autobahn gilt in vollem Umfange die Privilegierung des Verkehrs nach dem Transitabkommen⁸⁾. Mit dieser neuen Straßenführung Berlin-Hamburg ist eine spürbare Fahrzeitverkürzung eingetreten. Inzwischen hat es bis Ende 1983 eine Verkehrssteigerung auf dieser Strecke um ca. 60 % gegeben.

5. Transitwasserstraßen:

Am 16. November 1978 und am 30. April 1980 wurden mit der DDR Maßnahmen zur Verbesserung der Transitwasserstraßen vereinbart.

Um den Binnenschiffsverkehr nach Berlin (West) im bisherigen Umfang aufrechtzuerhalten, waren an den Transitwasserstraßen Mittelland-Kanal, Elbe-Havel-Kanal und am Schiffshebewerk Rothensee notwendige Reparaturarbeiten erforderlich. Die Binnenwasserstraßen der DDR, die für den Transitverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) genutzt werden, wiesen erhebliche Schäden auf. Die DDR hatte sich bereiterklärt, diese großen Schäden am Mittelland-Kanal, am Elbe-Havel-Kanal und am Schiffshebewerk Rothensee im Laufe von drei Jahren, entsprechend einem übergebenen Leistungsverzeichnis, zu heseitigen. Außerdem wird der Mittelland-Kanal in einem knapp 27 km langen Abschnitt zwischen dem Grenzbereich und im Raum von Haldensleben bis Mitte 1984 verbreitert.

Die Bundesregierung zahlt für diese Baumaßnahmen insgesamt 270 Mio DM.

Die DDR hatte zugesagt – und dies wurde realisiert –, im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen für die neue Autobahn sowie für die Beseitigung von großen Schäden an den Transitbinnenwasserstraßen Baumaschinen und Ausrüstungen im Werte von 100 Mio

8) Vgl. Die Investitionen des Bundes im Verkehrsbereich für Berlin (West). Eine Information des Bundesministers für Verkehr, Ausgabe 1983, S. 9.

DM aus der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen über den Handel zu beziehen.

6. Teltow-Kanal:

Die zur Öffnung des Teltow-Kanals in Berlin (West) für den Binnenschiffsverkehr von Westen her erforderlichen Baumaßnahmen wurden mit der DDR am 16. Dezember 1978 vereinbart. Der westliche Teil des Teltow-Kanals (von km 0,0 bis km 15,1) liegt teils in der DDR, teils in Berlin (West), teils bildet die Mitte der Wasserstraße die Grenze. Die Zufahrt zu diesem Teil des Kanals war seit Kriegsende gesperrt. Die sich daran anschließende Kanalstrecke in Berlin (West) konnte nur auf Umwegen über Havel-Spree, die Innenstadt von Berlin (West) und nach einer Fahrt durch das Zentrum von Berlin (Ost) über die Übergangsstellen Marschallbrücke/Baumschulenweg (sogenannter innerstädtischer Hufeisenverkehr) von Osten her erreicht werden.

Die finanziellen Aufwendungen für unsere Seite zur Öffnung des Kanals beliefen sich auf 70 Mio DM.

7. Autobahnneu- bzw. -ausbau bei Eisenach und Wartha/Herleshausen:

Am 30. April 1980 wurde zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR der Bau eines Autobahnteilstückes zwischen der Anschlußstelle Eisenach/West und der Grenze der DDR bei Wartha, einschließlich einer Großbrücke über das Werratal und der erforderlichen Grenzübergangsstelle, sowie östlich der Anschlußstelle Eisenach/West die Komplettierung der vorhandenen Autobahn an mehreren Stellen durch Briefwechsel vereinbart.

Damit wird von Berlin bis zur Grenze bei Herleshausen eine durchgehende Autobahnverbindung hergestellt. Die Bundesregierung hat vereinbart, sich an den vorgesehenen Baumaßnahmen mit 268 Mio DM zu beteiligen.

Die DDR hatte vereinbarungsgemäß den Auftrag für den Bau einer Großbrücke über das Werra-Tal unter Konkurrenzbedingungen ausgeschrieben und an eine westdeutsche Firma vergeben. Die Werrabrücke ist bereits fertiggestellt. Der Abschluß der Gesamtarbeiten ist für Ende 1984 vorgesehen.

Im Anschluß an einige Autobahnkilometer westlich des Grenzübergangs Herleshausen auf Bundesgebiet wird es aber weiterhin eine Lücke im Autobahnnetz geben. Bisher ist es in Gesprächen mit der DDR nicht gelungen, die durch den sog. „Thüringer Zipfel“ unterbrochene Autobahnverbindung wiederherzustellen, so daß es im Gebiet zwischen Wommen/Obersuhl bis auf weiteres bei einer Umfahrung dieses „Zipfels“ über Landstraßen bleiben wird.

8. Eisenbahnverkehr:

Schließlich wurden auf dem Eisenbahnsektor die Erneuerung einer Wagenbehandlungsanlage in Berlin-Rummelsburg und die Komplettierung des zweiten Gleises der Transiteisenbahnstrecke Berlin-Marienborn im Grenzbereich zu Berlin (West) und bei Potsdam/Werder am 30. April 1980 bei einer Kostenbeteiligung unserer Seite von 89 Mio DM vereinbart. Diese Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Eisenbahntransits und zur

Stabilisierung der Reisezeiten wurden am 15. Dezember 1983 von der DDR fertiggestellt und sind seither in Betrieb.

IV.

Nach Fertigstellung auch der letzten hier dargelegten verkehrsinvestiven Maßnahmen wird die Bundesregierung für die Verbesserung der Verkehrsverbindungen von und nach Berlin (West) in einem Zeitraum von etwa 10 Jahren und in der Summe rd. 2,2 Mrd DM aufgewendet haben. Der ins einzelne gehende verkehrliche Wirkungsgrad dieser Maßnahmen und ihr Beitrag zur Qualität und Stabilität der bilateralen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR sind daher Fragestellungen, die sich mit Blick auf die Zukunft nicht nur im Lichte der knapper gewordenen öffentlichen Haushaltsmittel stellen. So sehr es daher angebracht wäre, projektspezifisch vorzugehen und dabei einen exakten Soll-Ist-Vergleich vorzunehmen, an dieser Stelle würde es den vorgesehenen Rahmen sprengen und muß einer späteren Erörterung vorbehalten bleiben. Wir wollen hier jedoch nicht ausweichen: Jede der oben aufgeführten Verkehrsinvestitionen hat die Bindungen und Verbindungen zwischen Berlin und dem Bundesgebiet präzise gestärkt und nachhaltig gefestigt, und jede vereinbarte Maßnahme hat auch auf den verschiedensten Ebenen ein Geflecht an Kontakten zwischen den Fachleuten und Fachverwaltungen auf beiden Seiten neu geschaffen. Ein Faktum, das bisher zur schnellen und z. T. unbürokratischen Bewältigung von auftretenden Tagesfragen nicht unerheblich beigetragen hat, und das daher nicht gering zu veranschlagen ist. Das gestiegene Verkehrsaufkommen im Transit auf Straße und Schiene im Personenverkehr und in Teilbereichen auch im Güterverkehr als Folge dieser Maßnahmen sowie die grundlegend verbesserte Qualität der Beförderungen ist ein Beleg für die getroffene Bewertung. Dabei soll nicht verkannt werden, daß die einschlägigen Verträge mit der DDR – wie z. B. das Transitabkommen – den Verkehrszuwachs erst dauerhaft ermöglichten.

Werfen wir nochmals einen kurzen Blick zurück: Mit den in den siebziger Jahren geschaffenen politischen Voraussetzungen für ein Anwachsen der Verkehrsströme auf den Landwegen von und nach Berlin (West) rückten die vorhandenen Schwachstellen in der Infrastruktur der Verbindungswege gleichsam schlaglichtartig in das Bewußtsein unserer Öffentlichkeit, so daß ihre Beseitigung im Interesse Berlins und seiner Bürger aber auch aus deutschlandpolitischen Erwägungen heraus dringend geboten war. Kritiker haben in den letzten Jahren angemerkt – und dies soll hier nicht verschwiegen werden – daß Leistungen und Gegenleistungen bei diesen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nicht immer in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander gestanden hätten; ja, daß vieles, was durch unsere Mitfinanzierung erst in Gang gesetzt wurde, von der DDR hätte schon längst selbst durchgeführt werden müssen. Schließlich – so wurde argumentiert – beinhalte das von der DDR in diesem Zusammenhang oft gebrauchte Wort „Internationalität“ auch eine qualitative Komponente im Straßen-, Binnenwasserstraßen- und Eisenbahnverkehr. Dies von der DDR zu berücksichtigen und von unserer Seite anzunehmen, sei auch aus den geschlossenen Verträgen und Abmachungen direkt abzuleiten gewesen.

Stimmen dieser Art sollen hier nicht gering geschätzt oder einfach abgetan werden. Aber sie waren und sind nur eine Facette in einem Bündel von vielschichtigen Interessenlagen auf beiden Seiten. Den Quantitäts- und Qualitätsmaßstab im Autobahnbau der Bundesrepublik Deutschland oder beim IC-Verkehr der Deutschen Bundesbahn im Auge zu

haben, ist in einem modernen Verkehrswesen sicherlich ein uns geläufiger und nicht mehr wegzudenkender Gradmesser. Ihn auf die Verbindungswege von und nach Berlin zu übertragen, hieße aber, den anderen deutschen Staat aus dem Blickwinkel und der Leistungskraft unserer Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung zu betrachten – ein Vorgehen, das ohne Zweifel nicht den Realitäten entsprechen würde. Aus diesem vielfältigen Beziehungsgeflecht, das sich bei jedem Projekt – auch aus tagespolitischen Beeinflussungen heraus – anders darstellen kann, zu Näherungslösungen zu gelangen, die den Realitäten und den beiderseitigen Interessen im geteilten Deutschland gerecht werden, ist nicht einfach und verlangt Phantasie im Denken, Standfestigkeit im eigenen Handeln und Zähigkeit im Verhandeln, ohne sich selbst unter zeitlichen Zugzwang zu setzen.

Diesen „Maximen“ nicht nur in verkehrlicher und finanzieller, sondern auch in politischer Hinsicht gerecht zu werden ist ungemein schwierig, sie aber gleichwohl zu berücksichtigen ist unerlässlich, da sie die Bausteine abgeben für den oft recht schmalen Verhandlungsweg, der bei allen Projektrealisierungen dieser Art zurückzulegen ist, will man im Ziel erfolgreich sein. Daß es sich letztlich lohnt, diesen Weg zu beschreiten, beweisen nicht nur die statistisch nachweisbaren Verbesserungen, vor allem im Reiseverkehr. Die Stärkung der Lebensfähigkeit Berlins ist dabei die eigentliche Motivation. Nicht zuletzt haben aber auch die durch diese Projekte entstandenen bilateralen Kontakt- und Gesprächsebenen einen bedeutsamen und eigenständigen politischen Stellenwert erlangt. Ihn zu erhalten und auszuweiten, sollte eine weitere Zielsetzung sein.

Die Thematik wäre unvollständig, wollte man neben den investiven Aspekten der bilateralen verkehrspolitischen Bemühungen die sogenannten administrativen Faktoren, die einen verbesserten Verkehrsablauf zwischen den beiden deutschen Staaten ermöglichen sollen, unerwähnt lassen. Die Liste der vor allem aus dem Transitabkommen und dem Verkehrsvertrag, aber auch aus daran angeschlossenen bilateralen Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR erreichten Normalisierungen bei der täglichen Verkehrsabwicklung ist umfangreich und wäre gleichfalls Gegenstand einer eigenständigen Betrachtung. Die Anerkennung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge des jeweiligen Landes, die vereinfachten Abfertigungsbedingungen im Güterverkehr oder eine genaue, aber nicht extrem kleinliche Auslegung und Anwendung von Straßenverkehrsvorschriften oder die Gebührenpolitik sind nur Schlaglichter der hier gemeinten Fragestellung. Daß sich mit diesen Regelungen Verkehre stimulieren, aber auch eminent hemmen lassen – wenn man sich ihrer in restriktiver Absicht bedienen will – dürfte unschwer einsehbar sein. Insofern können sie schon einen sehr empfindlichen Gradmesser für die Gesamtbeziehungen zwischen den beiden Staaten in Deutschland abgeben. Ihre erfreulich großzügige Handhabung durch die DDR – gerade in jüngster Zeit – beweist m. E. recht eindrucksvoll die hier gemeinten Wechselwirkungen zwischen Politik und Verkehr und dem sich daraus ergebenden Multiplikatoreffekt für die Öffentlichkeit, da – nehmen wir den Personenreiseverkehr – jeder Reisende diese Entwicklung konkret nachvollziehen kann.

V.

Die Erörterung des Themas gebietet es auch, und es wäre seiner Bedeutung nicht angemessen, wollte man sich mit dem bisher Erreichten zufriedengeben. Wie überall, so sind auch im hier angesprochenen deutsch-deutschen Bereich weitere Wünsche nach Verkehrs-

verbesserungen vorhanden; vieles hat sogar handfeste Berechtigung. Die Spanne der denkbaren und mit Argumenten wohl ausgerstatteten Projekte – wobei sich das Schwergewicht in Zukunft mehr von der Quantität zur Qualität verschieben dürfte – reicht von der Elektrifizierung einer wichtigen Transiteisenbahnverbindung oder der Grunderneuerung eines verkehrsintensiven Teilabschnittes einer Transitautobahn bis hin zu einem sicherlich aufwendigen Wasserbauprojekt im mitteldeutschen Kanalsystem. Aber auch kundennähere Fahrplanlagen und Fahrzeitbeschleunigungen sowie Qualitätssteigerungen im Eisenbahnverkehr, individuellere Fahrtroutenwahl im Pkw-Verkehr oder eine verbesserte Zusammenarbeit beider Seiten im öffentlichen Gütertransport von und nach Berlin (West) zum Nutzen der Verkehrsträger und der Verkehrskunden sind bedeutsame und zunehmend wichtiger werdende Zielsetzungen für die Zukunft. Allerdings setzen die knappen Haushaltsmittel der Realisierung größerer investiver Projekte in den nächsten Jahren enge Grenzen. Hier wie auch in anderen Bereichen der öffentlichen Ausgaben werden daher Prioritäten gesetzt werden müssen.

Ein Blick in die jüngsten Erklärungen der für die Deutschlandpolitik der Bundesrepublik Deutschland verantwortlichen Politiker zeigt, daß unsere Seite bereit und entschlossen ist, den Dialog mit der DDR nicht nur voll weiterzuführen, sondern durch ihn – zum Nutzen der Menschen auf beiden Seiten – auch zu erfolgreichen Ergebnissen zu gelangen⁹⁾. Auch die DDR – so ist derzeit erkennbar – hat diese Dialogbereitschaft.

Um auf das Verkehrsgebiet zurückzukehren: Wichtig für die Behandlung und Lösung konkreter und bilateral gleichermaßen interessierender Verkehrsthemen ist die aktive Bereitschaft, zu einem tragbaren Interessenausgleich zu kommen. Dies ist nur möglich, wenn die Fakten zuvor ausführlich und vor allem rechtzeitig verfügbar sind, und wenn sie eingehend und vorurteilsfrei besprochen werden. Dazu gehört aber auch, daß die Interessengegensätze, die naturgemäß auch in Zukunft bestehen werden, – und die sich nicht zuletzt auch aus den dargelegten unterschiedlichen verkehrspolitischen Grundansätzen ergeben – nicht verdeckt oder verharmlost werden. Die in der letzten Zeit erfreulich angewachsenen persönlichen Begegnungen – auch von Verkehrspolitikern und Verkehrspraktikern beider Seiten – sind ein nicht zu unterschätzender Faktor, die Meinungen des anderen kennenzulernen und sie für die Gewichtung der eigenen Konzeption zu nutzen. Mit diesen – eigentlich für jede Verhandlung selbstverständlichen Voraussetzungen – sollte die Zusammenarbeit auf dem Verkehrssektor zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR auch in der Zukunft eine wichtige Verbindung bilden und damit eine „Visitenkarte“ in den bilateralen Beziehungen abgeben.

9) Vgl. Windelen, H., Beiträge zur Deutschlandpolitik, hrsg. vom Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, Bonn 1983.