
These 27

Die gesamte Infrastruktur wurde tiefgreifend modernisiert. Sie dient als Motor für wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplätze. Der Modernisierungsprozess muss fortgeführt werden. Insbesondere der Anschluss der Verkehrsinfrastruktur an die europäischen Netze ist nötig.

— · — · —

Motor für den Aufschwung: Modernisierung der ostdeutschen Infrastruktur

Ulrich Blum

I. Definition von Infrastruktur

Die gesamte Infrastruktur der neuen Länder wurde tiefgreifend modernisiert. Sie ist Motor der wirtschaftlichen Entwicklung und für das Schaffen von Arbeitsplätzen. Genau dieser Modernisierungsprozess ist weit geraten, muss aber fortgeführt werden, insbesondere im Hinblick auf die Integration in die europäischen Verkehrsnetze. Unter Infrastruktur versteht man das soziale und materielle Kapital einer Gesellschaft, das Voraussetzung für die produktive Nutzung anderer Ressourcen, insbesondere der Produktionsfaktoren Arbeit, Kapital und Umwelt (Boden) ist. Das soziale Kapital umfasst im Wesentlichen das Regelwerk eines Staates; das materielle Sachkapital hingegen die öffentlichen Anlagen, die Verkehrs- und die Informationsnetze. Deren Nutzung ist wiederum in vielfältigster Form an das Vorhandensein des Regelwerks, nämlich des sozialen Kapitals, gebunden.

Die Verfügbarkeit von Infrastruktur stellt eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für wirtschaftliche Entwicklung dar. Gerade im Verkehrsbereich wird dies deutlich: Eine Verkehrsader bedeutet nicht automatisch Wohlstand, auch das Gegenteil kann der Fall sein, nämlich dass eine schwache Region durch eine starke Region weiter ausgelagert wird. Offensichtlich hängt es von den konkreten Bedingungen des Zusammenwirkens von öffentlichem und privatem Kapital unter den Bedingungen des Regelwerkes, in Deutschland der Sozialen Marktwirtschaft, ab, wie die Wirkungen verlaufen.

Vor allem bei den Netzwerkstrukturen sind interessante Unterschiede zu erkennen. Klassisch waren Netzwerke als Sterne organisiert, die Strahlen als Verbindungsachsen, die Knotenpunktinfrastrukturen miteinander verbanden. Mit zunehmender Komplexität der Gesellschaft und damit auch der Wirtschaft bauten sich diese Netzwerke von einer radialen Struktur, also stark hierarchischen und zentralistischen Struktur zu einer stärker dezentralen Struktur, die Verbindungen zwischen nachgeordneten Knotenpunkten beinhaltet. Das Verkehrsnetz in Deutschland war infolge der Kleinstaaterei, später des Föderalismus hierfür prototypisch – ganz anders als das des Zentralstaates Frankreich. Schließlich entwickelten sich diese Netzwerke zu integrierten Systemen, wie wir sie heute besonders bei Informationssystemen, beispielsweise im Internet, kennen.

II. Wie ist der Befund in Ostdeutschland?

Durch den „Eisernen Vorhang“ und eine weit geringere Arbeitsteilung als in marktwirtschaftlichen Ländern, vor allem auch durch eine Spezialisierung und hohe Wertschöpfungstiefe, die den intraindustriellen Handel annähernd zum Erliegen brachte, waren die Verbindungen zum Wes-

ten ebenso wie innerhalb des Ostens eher unterentwickelt und konzentrierten sich besonders auf den Schienen- und den Schiffsverkehr. Deren Kapitalstock war allerdings weitgehend veraltet und bedurfte damit ebenso wie die Straßeninfrastruktur nicht nur einer grundlegenden Erneuerung sondern auch eines tiefgreifenden Aufbaus.

Die Kapitalknappheit machte es auch erforderlich, viele Knotenpunktinfrastrukturen, also solche, die einmal den Umstieg innerhalb der Verkehrssysteme erlauben (Flughäfen, Bahnhöfe) zu erneuern, aber ebenso die zentralen Infrastrukturen des öffentlichen Sektors zu erneuern. Hinzu trat auch die durch die Eigentumsordnung bedingte starke Ausrichtung an kommunalem oder genossenschaftlichem Wohnungseigentum, die eine ergänzende Infrastrukturaufgabe für die öffentliche Hand in Neubaugebieten vorsah, der sie aber immer weniger entsprechen konnte. Neben dem Stadtumbau Ost musste auch hier viel Ergänzung geleistet werden.

Was ist heute noch zu tun? Das hängt neben den offenkundigen Defiziten, die vorhanden sind und die im Rahmen noch notwendiger Lückenschlüssen zu beheben sind, weitgehend von dem unterstellten Szenario der künftigen Entwicklung ab. Zunächst ist hierbei auf die überörtliche Mobilität, insbesondere die internationale Mobilität zu verweisen. Sie impliziert, dass eine Vielzahl von Infrastrukturen zu schaffen sind, wobei sich vor allem der Modus Split, also die Verkehrsteilung, bei gegebenen prognostizierten Volumen und entsprechenden Ganglinien den heute umweltökonomisch vorgegebenen Rahmenbedingungen anpassen muss.

Aus Sicht der internen Mobilität ist besonders die Interaktion zwischen Demografie und Siedlungsstruktur zu beachten. Die Altersstruktur und die Anzahl der in Ostdeutschland lebenden Menschen, ebenso wie deren Konzentration bzw. Dekonzentration im Raum macht es

erforderlich, eine Abstimmung zwischen Rückbau und ergänzendem Ausbau neu zu definieren. Aufgaben der Politik sind in diesem Zusammenhang besonders ein Abwägen zwischen aktueller und prognostizierter Auslastungsorientierung einerseits und dem Anspruch, durch Infrastruktur Voraussetzungen zu schaffen, dass auch bisher wenig entwickelte Regionen künftig eine Chance bekommen, andererseits.