

Schmidt, Helmut

**Article — Digitized Version**

## Nordwestdeutschland im Rahmen deutscher Verkehrspolitik

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Schmidt, Helmut (1952) : Nordwestdeutschland im Rahmen deutscher Verkehrspolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 9, pp. 542-544

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131588>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

markt verschlossen ist, müssen die Finanzierungen durch öffentliche Kredite erfolgen, die verzinsbar und rückzahlbar sind.

Ein anderer Nachteil der Tarifierhöhungen ist der, daß mit jeder Erhöhung der Tarif komplizierter wird. Man will den Anschein erwecken, daß der Tarif trotz der Erhöhung sozial bleiben soll, und ist dadurch gezwungen, neue Tarifstaffelungen einzuführen. Dadurch wird beispielsweise im Nahverkehr, aber auch in anderen Sparten öffentlicher Dienste eine vermehrte Kontrolltätigkeit und eine Erhöhung des Kontrollpersonals erforderlich.

Zu Ihrer Umfrage möchte ich in folgedessen abschließend wie folgt

Stellung nehmen: Aus preis- und lohnpolitischen Gründen muß im gegenwärtigen Zeitpunkt jede Tarifierhöhung seitens der öffentlichen Dienste abgelehnt werden. Die Träger der öffentlichen Dienste sollten von solchen Belastungen befreit werden, die in das Gebiet der allgemeinen Sozialpolitik gehören. Die behördlich festgesetzten Tarife sollten nicht versteckte Steuern für die Durchführung von Investitionsvorhaben enthalten. Die Tarife sollten so einfach wie möglich gehalten werden. Dabei ist es in einem geeigneten preispsychologischen Zeitpunkt durchaus möglich, die Durchschnittssätze dem allgemeinen Kostenniveau nach

und nach anzugleichen. Die dringendste Forderung ist aber, daß gerade die Betriebe der öffentlichen Dienste schärfste Rationalisierungsmaßnahmen durchführen, um gegen jeden demagogischen Angriff gefeit zu sein. In Anbetracht der Gemeinnützigkeit der öffentlichen Dienste sollte die öffentliche Hand aber bereit sein, in preispolitischen Ausnahmezeiten vorübergehende Subventionen oder Kredit zu gewähren. Die Wirkung von Tarifierhöhungen sowohl auf die Wirtschaft wie auf den Mann von der Straße darf nicht unterschätzt werden. Sie kann von keiner noch so scharfsinnigen Begründung aufgehoben werden. (h)

*Dipl. rer. pol. Helmut Schmidt, Hamburg*

## Nordwestdeutschland im Rahmen deutscher Verkehrspolitik

Im Zuge der Europäisierungsbestrebungen hat sich auf dem Transportsektor das Schlagwort „Verkehrsintegration“ rasch eingebürgert. Fast zu schnell möchte man sagen, denn zweifellos ist es verfrüht, gerade auf diesem Gebiet voreilige Hoffnungen zu nähren. Trotz der gerade dem Verkehr innewohnenden Kraft, Entfernungen und Grenzen zu überbrücken, befinden wir uns — unbeschadet einiger wirkungsvoller Ansätze, zum Beispiel in der internationalen Zusammenarbeit der Eisenbahnen — erst im vorbereitenden Stadium einer supranationalen Koordinierung des Verkehrs. Das liegt vor allem an der Tatsache der vielfältigen, widerstreitenden spezifischen nationalen und regionalen Interessen und entsprechender traditioneller verkehrspolitischer Tendenzen, die mit dem Begriff des Protektionismus im weitesten Sinne umschrieben werden können. Ähnliche Tatbestände gibt es auch auf dem Sektor beispielsweise der internationalen Handelspolitik, die durch das gekünstelt komplizierte (aber nicht immer sehr kunstvolle!) Gebäude der devisarechtlichen Bestimmungen als ihr unvermeidlicher Appendix gekennzeichnet wird. Unabhängig aber von diesem Problem stößt der Versuch der Verkehrsintegration außerdem auf die Tatsache, daß auch innerhalb der einzelnen nationalen Wirtschafts- und Verkehrsgebiete zunächst gewisse Voraussetzungen geschaffen werden müssen, ehe man auf supranationaler Ebene zur „Integration“ schreiten kann; denn — wenn es auch denkbar ist, daß der Zusammenschluß vieler schwacher Einzelner der Gesamtheit Stärke verleiht — eine europäische Verkehrsintegration etwa im Jahre 1952 würde sehr ungleich ausgestattete Partner mit gleichen Ansprüchen und gleichen Rechten an einen Tisch führen, wobei dann die Gefahr besteht, daß die derzeitigen, auf Kriegsfolgen beruhenden und naturgemäß nur vorübergehenden, Schwerpunktbildungen künstlich verewigt würden.

Für diese These ließe sich eine Reihe von Beispielen anführen. Hier soll nur auf die gegenwärtige Verkehrslage Nordwestdeutschlands hingewiesen werden, die dringend einiger wesentlicher Verbesserungen bedarf, ehe man sie etwa im Rahmen der Integration einem internationalen Beschlußgremium anvertrauen könnte. Dabei wäre es durchaus unvollständig, wenn man die Verkehrssituation des nordwestdeutschen Raumes ausschließlich aus der Perspektive jener Forderungen betrachten würde, die sich berechtigterweise für die wirtschaftliche Konsolidierung der deutschen Seehäfen und der deutschen Seeschifffahrt einsetzen; der Tenor dieses Themas darf hier als bekannt vorausgesetzt werden. Vielfach wird indessen übersehen, daß die Bedeutung eines internationalen Seehandelsplatzes, wie z. B. Hamburg, weitgehend auch eine direkte Abhängige seines Wertes für den binnenländischen Verkehr ist. So liegt auch die Verkehrsaufgabe des nordwestdeutschen Küstenraumes mit seinem Gravitationszentrum Hamburg nicht allein im Umschlag der Warenströme aus dem binnenländischen Verkehr in den Überseeverkehr und umgekehrt, sondern auch in der Verteiler-, Sammel- und Durchleitungsfunktion für den innerkontinentalen Nordsüdverkehr aus und nach Skandinavien. Für diese „Drehscheibenfunktion“ weisen die binnenländischen Verkehrssysteme im nordwestdeutschen Raum heute starke Mängel auf, die im folgenden kurz angedeutet werden sollen.

### *Nordsüdverbindung für den Straßenverkehr*

Für den Nordsüdverkehr hat die im Weichbilde Hamburgs noch dazu unterbrochene Autobahnstrecke Bremen—Lübeck nur untergeordneten Wert, da ihr der west- und südwestliche Anschluß an das Autobahnnetz fehlt. Auch nördlich Lübecks ist keinerlei leistungsfähiger Anschluß vorhanden, so daß der dänische und

der skandinavische Verkehr von vornherein auf die Benutzung des Autobahnastes Lübeck—Hamburg verzichtet und sich mit den unzureichenden, kilometrisch aber etwas günstiger gelegenen Bundesstraßen in der Längsachse Schleswig-Holsteins abfinden muß. Zwar sind auf dänischer Seite erhebliche Investitionen zur Herstellung der sogenannten Vogelfluglinie oder Fehmarnroute über Rödbyhavn auf Laaland und Puttgarden auf Fehmarn vorgeleistet worden, auf deutscher Seite steht jedoch zwischen Großenbrode-Kai und Lübeck nur die für internationalen Verkehr unzureichende Bundesstraße 207 zur Verfügung. Wenn auch die feste Straßenverbindung nach Fehmarn und die Errichtung eines neuen Fährhafens bei Puttgarden wegen des hohen Investitionsaufwandes sicherlich noch nicht in allernächster Zeit erwartet werden können, so muß doch auch gleichzeitig betont werden, daß der heutige vorläufige Fährverkehr ab Großenbrode bisher nicht entfernt die erwartete, auch heute schon mögliche Verbesserung des skandinavischen Verkehrs erbracht hat, weil Großenbrode-Kai wegen seiner schlechten Straßenverbindung nach Süden gar keinen echten Brückenkopf für den Straßenverkehr darstellt. Auch südwärts Hamburgs findet der Nordsüdverkehr, der hier zu gewaltigem Umfange anwächst, keinen leistungsfähigen Anschluß vor. Der Anschluß an die nach Westen führenden Autobahn Hannover—Ruhrgebiet—Köln ist nur zu erreichen über die hoffnungslos überlastete Bundesstraße 3; der Anschluß an das süddeutsche Autobahnnetz wird sogar erst hart nördlich Göttingens gewonnen, so daß in diesem Fall die völlig unzureichende Bundesstraße 3 auf einer Strecke von fast 300 km benutzt werden muß. Die Unzulänglichkeit dieser Straßenverbindung ist sogar schon außerhalb Deutschlands mehrfach mit Recht kritisiert worden, und die UNO.-Wirtschaftskommission für Europa (ECE.) wie auch andere Gremien haben einen Ausbau gefordert. Für Schleswig-Holstein, Hamburg und den nördlichen Teil Niedersachsens ist die Schließung dieser Lücke im deutschen Autobahnnetz von besonderer Bedeutung. Dabei sollte mit Schließung dieser Lücke vom Norden her begonnen werden. Der Abschnitt zwischen Hamburg und Hannover ist für den Gesamtverkehr von größerer Bedeutung als derjenige zwischen Hannover und Göttingen. Auf dem nördlichen Abschnitt sind zwischen Hamburg und Soltau vor dem Kriege bereits 45 Mill. RM investiert worden; diese Arbeiten liegen seit über 10 Jahren brach. Trotzdem sind im Bundeshaushalt bisher für die Fertigstellung noch keinerlei Mittel verfügbar gemacht worden, während andererseits z. T. weniger belastete Autobahnabschnitte im übrigen Bundesgebiet laufend weiter ausgebaut werden. Der noch erforderliche Gesamtbedarf für die Fertigstellung der Strecke Hamburg—Hannover wird nach heutigen Kosten auf rund 180 Mill. DM geschätzt, ein einbahniger Ausbau würde rund 150 Mill. DM erfordern. Der südliche Abschnitt zwischen Hannover und Göttingen (Nörten) erfordert wesentlich mehr Aufwendungen und sollte daher auch schon aus diesem Grunde zeitlich hinter den nördlichen Abschnitt zurückgestellt werden.

### *Elektrifizierung der Eisenbahn*

Die Bundesbahn hat mit der Inangriffnahme der Elektrifizierungspläne am Mittel- und Niederrhein und im Lande Nordrhein-Westfalen ein ebenso großzügiges wie wünschenswertes Projekt begonnen. Bei aller Anerkennung der verkehrswirtschaftlichen Argumente, die für dieses Projekt sprechen, muß aber für den nordwestdeutschen Raum andererseits ebenfalls die Forderung auf Anschluß an das rheinische und süddeutsche elektrifizierte Eisenbahnnetz gestellt werden. Schon heute, ehe die Elektrifizierung durchgeführt ist, sind das Ruhrgebiet und der süddeutsche Raum verkehrsmäßig erheblich besser aufgeschlossen. Dies gilt nicht nur für die Dichte des Eisenbahnnetzes, sondern ebenso auch für die Binnenwasserwege und vor allem für das Autobahnnetz und die Durchgangsstraßen. In dem Augenblick aber, in dem die Rheinstrecke elektrisch betrieben wird, wird sich mit Sicherheit von Österreich und der Schweiz bis zur Ruhr und zu den Benelux-Ländern ein derartiges Verkehrsgefälle herausbilden, daß die hier erzielbaren Kostenvorsprünge die Industrien und die Seehäfen Nordwestdeutschlands in ihrer Lebensfähigkeit weiterhin erheblich beschneiden werden. Dabei muß daran erinnert werden, daß schon heute, und zwar konstant seit mehreren Jahren, der nordwestdeutsche Raum und die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen das Zentrum der strukturellen Arbeitslosigkeit in der Bundesrepublik bilden. Das außerordentliche Gefälle der wirtschaftlichen Wiederbelebung, das sich heute zwischen Nordwestdeutschland einerseits und — von gewissen Teilen Bayerns und Hessens abgesehen — allen übrigen Teilen der Bundesrepublik herauskristallisiert hat, ist nicht nur eine Folge der zufälligen Flüchtlingsbelastung, sondern vor allem auch eine Wirkung der ungemein verschlechterten verkehrsgeographischen Lage der norddeutschen Länder. Lübeck und Hamburg, beide unmittelbar vor dem eisernen Vorhang gelegen, haben als Seehäfen die wesentlichsten Teile ihres Einzugsgebietes verloren. In gleicher Weise sind aber auch die Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Gesundung der Industrien des norddeutschen Raums durch den eisernen Vorhang z. Zt. beschnitten. Die bisherige Verkehrspolitik der Bundesrepublik hat dem Norden angesichts dieser Lage nur geringfügige Hilfen zuteil werden lassen, die sich — abgesehen von dem Projekt der Mittelweserkanalisierung — fast ausschließlich auf einige tarifarische Maßnahmen beschränken. Solange aber das Zwischenstadium des eisernen Vorhangs noch andauert, ist gerade die Verkehrspolitik der entscheidende Schlüssel zur Gesundung der wirtschaftlichen Situation Nordwestdeutschlands. Wenn aber selbst die Verkehrspolitik der Bundesrepublik bisher in dieser Richtung keine entscheidenden Maßnahmen getroffen hat, so ist dies von einer noch stärker westeuropäisch orientierten „Hohen Behörde des europäischen Verkehrs“ um so weniger zu erwarten. In bezug auf die Elektrifizierung der Eisenbahn bedeutet dies, daß vor der Integration die Elektrifizierungsvorhaben ausgedehnt werden müssen auf die Hauptdurchgangsstrecken Hamburg—Hannover

südwärts bis Treuchtlingen mit Anschluß nach Frankfurt und an das Industriegebiet Rhein-Main sowie gleichfalls die Strecke Hamburg—Bremen—Ruhr. Da im gegenwärtigen Stadium weitgehend die interessierten Länder die Finanzierung der Elektrifizierungspläne der Bundesbahn übernommen haben, ist für Nordwestdeutschland diese Forderung um so stärker an den Bund zu stellen, als ja gerade die finanzielle Schwäche des nordwestdeutschen Raums eine Finanzierung durch die Länder unmöglich macht.

#### *Nord-Süd-Wasserstraßen*

Die gegenwärtige Verkehrsisolierung Nordwestdeutschlands hat eine weitere Ursache in dem unvollständigen Ausbau des deutschen Binnenwasserstraßennetzes. Während früher das deutsche Wasserstraßennetz eindeutig nordsüdliche Tendenzen aufwies, ist schon vor dem Kriege durch die Vollendung des Mittellandkanals mit 1000 t Tragfähigkeit eine außerordentlich tragfähige Ost-West-Verbindung hergestellt worden, deren Kapazität nunmehr für den Wert aller deutschen Wasserstraßen bestimmend wurde. Nach dem Kriege sind die Oder, das Netz der märkischen Wasserstraßen und die Elbe zunächst völlig ausgeschieden, so daß die Ost-West-Verbindung des Mittellandkanals selbst für die verbliebenen Verkehrszugsgebiete Hamburgs und Lübecks zu einer westlichen Orientierung geführt hat. Ähnlich wirken sich auch die Wasserstraßenpläne im süddeutschen Raum aus. Schon seinerzeit beim Ausbau des Mittellandkanals wurde klar, daß diese einseitigen Auswirkungen des Wasserstraßenbaues Gegengewichte erfordern. Unter diesen Gesichtspunkten waren der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals und die Mittelweserkanalisation notwendige Ergänzungen des Binnenwasserstraßennetzes. Nach wie vor ungelöst ist aber das Problem für die an der Elbe liegenden Teile Niedersachsens sowie insbesondere für Hamburg und Lübeck. Schon seinerzeit war deswegen der Hansakanal projektiert worden. In den letzten Jahren hat man in Nordwestdeutschland statt dessen dem Projekt des Nord-Süd-Kanals von Lauenburg/Elbe über Lüneburg, Uelzen zum Mittellandkanal bei Fallersleben den Vorzug gegeben, weil diese Nord-Süd-Verbindung den wesentlichen Vorzug hat, daß sie gleichzeitig als Seitenkanal zur Elbe dienen wird, sobald einmal der deutsche Wirtschaftsraum wieder ein Ganzes geworden ist. Die Elbe selbst, die als Steppenfluß angesprochen werden darf, ist technisch nie auf 1000 t Tragfähigkeit zu bringen, abgesehen davon, daß die hierfür etwa notwendigen Kanalisierungs- und Regulierungsarbeiten wesentlich höhere Investitionen erfordern würden als etwa der Nord-Süd-Kanal. Letzterer ist also keineswegs als eine auf die vorübergehende Zweiteilung Deutschlands ausgerichtete Notmaßnahme, sondern vielmehr als notwendige Ergänzung des gesamtdeutschen Binnenwasserstraßennetzes anzusprechen, weil die Elbe stets nur noch als zweitrangige Wasserstraße gelten kann; selbst nach Durchführung der Niedrigwasserregulierung würde sie im Durchschnitt nur zu 75 % ausgelastete 700-t-Kähne tragen. Der Nord-Süd-Kanal hat außerdem den Vorzug, den östlichen Teil Niedersachsens verkehrsmäßig

und somit auch für die wirtschaftliche Gesundung aufzuschließen und schließlich die Elbefahrt zwischen Hamburg und Lübeck einerseits und Magdeburg andererseits um rund 50 km zu verkürzen.

Auch dieses Projekt sollte rechtzeitig vor der europäischen Verkehrsintegration in Angriff genommen werden.

#### *Luftkreuz des Nordens*

Nordwestdeutschland verfügt z. Zt. in Hamburg-Fuhlsbüttel über einen Flughafen von internationaler Bedeutung und Tragfähigkeit; die beiden Plätze Bremen und Hannover-Langenhagen haben zunächst überwiegend regionale Funktionen. Nordwestdeutschland verfügt also über drei der insgesamt 10 heute benutzten deutschen Verkehrsflughäfen. Es ist damit und auch hinsichtlich der Verkehrsfrequenz seiner Flughäfen auf dem Sektor des Luftverkehrs z. Zt. etwas günstiger gestellt als auf den vorher besprochenen Sektoren Eisenbahn, Straße, Binnenschifffahrt. Der Grund hierfür liegt vor allem in der hohen Intensität des skandinavischen Luftverkehrs und in der gegenwärtigen Lage Berlins: Hinzu kommt, daß für transkontinentale und transozeanische Fluglinien die verkehrsgeographische Rand- und Endlage ausnahmsweise einen gewissen Vorteil bietet. Das Anstiegstempo des Luftverkehrsvolumens läßt jedoch mangels ausreichender Kapitalmittel die Gefahr technischen Nachhinkens der nordwestdeutschen Flughäfen akut werden, so daß Nordwestdeutschland auch auf dem Gebiet des Luftverkehrs keineswegs ohne Sorgen in die Zukunft schauen darf. Wenn heute besonders Hamburg zur Spitzengruppe der deutschen Verkehrsflughäfen gehört, so ist dies, neben der Gunst seiner luftgeographischen Position und den technischen Fazilitäten seines Flughafens, vor allem auch den verkehrswirtschaftlichen Fazilitäten und Traditionen der Hansestadt zu danken. Der hanseatische Spediteur hat sich weitgehend auf den Luftverkehr eingestellt und seine alten überseeischen Verbindungen und Erfahrungen in dessen Dienst gestellt; es bleibt der zukünftigen deutschen Verkehrspolitik vorbehalten, die hierin liegende Anziehungsfähigkeit und den goodwill für den weiteren Ausbau des Luftverkehrs im norddeutschen Raume auszunutzen.

Wenn wir vom östlichen Bayern absehen, so gibt es heute im Bereich der Bundesrepublik kein Gebiet, das in seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit so entscheidend von der Verkehrspolitik der Bundesrepublik abhängig ist wie Nordwestdeutschland und die Küste. Das gegenwärtige westwärts gerichtete Gefälle in der wirtschaftlichen Gesundung Deutschlands ist eine Tatsache, die nicht beseitigt werden kann. Eine verständnisvolle Verkehrspolitik sollte aber alles vermeiden, was dieses Gefälle noch verstärken könnte; im Gegenteil, die Verkehrspolitik wird weitgehend entscheidend sein für die Frage, ob der nördliche Grenzraum Deutschlands noch weiter in eine relative soziale Verelendung hineingerät, und niemand wird übersehen, daß dies im Hinblick auf die politischen Kräfte jenseits der Elbe nicht nur vom deutschen, sondern auch vom europäischen Standpunkt aus außerordentlich gefährlich wäre.