

Infrastrukturprobleme - Altlasten des "real existierenden Sozialismus": Eindrücke von der ZBV-Studienreise im Mai 1991

Autor(en): **Barbe, Hans B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **110 (1992)**

Heft 14

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77886>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Infrastrukturprobleme – Altlasten des «real existierenden Sozialismus»

Eindrücke von der ZBV-Studienreise im Mai 1991

Wohlstand und Entwicklungsfähigkeit von Zivilisationen hängen massgeblich von der verfügbaren Infrastruktur ab, und zwar weil solche Gesellschaften eine zunehmend stärkere Arbeitsteilung betreiben, die einerseits eine Vorbedingung für die Erweiterung der Produktivität ist, andererseits aber stets grössere Anforderungen an Verkehrs-, Kommunikations- und Versorgungseinrichtungen stellt. Dies gilt ungeachtet des vorherrschenden wirtschaftlichen Systems, für planwirtschaftliche Staaten ebenso wie für marktwirtschaftlich orientierte, wie die Studienreise der ZBV in die DDR mit erschreckender Eindrücklichkeit demonstrierte.

Schon das Entstehen der ersten, historisch verbürgten Hochkulturen – wie etwa Ägypten oder Mesopotamien –

VON HANS B. BARBE, ZÜRICH

war in eine parallel damit einhergehende Entwicklung solcher Infrastrukturbestandteile eingebettet, und erst recht galt dies später – etwa im Römischen Reich, das eine Hochblüte der Strassenbaukunst und der Trinkwasserversorgung hervorbrachte. Dies ist bis heute so geblieben und gilt für die Technologie des 21. Jahrhunderts unverändert weiter.

Besonders die modernen Industriegesellschaften sind auf hohe Mobilität im Personen- und Gütertransport, auf gesicherte Versorgung mit Energie und Rohstoffen, auf wirksame Entsorgung von Abfällen und insbesondere Giften und nicht zuletzt auf effiziente Kommunikationsmittel angewiesen. Dass

hieran nicht ungestraft vorbeigewirtschaftet werden kann, hat die Studienreise der ZBV in die ehemalige DDR deutlich werden lassen.

Erleichtert der «real existierende Sozialismus» die Planung?

Man sollte meinen, dass die Planung im planwirtschaftlichen System des «real existierenden Sozialismus» paradisiatisch sein müsse, weil viele Probleme entfallen, die sich in einer direkten Demokratie der Planung in den Weg stellen. Die zentralistische Befehlshoheit, der kurzgeschlossene Instanzenweg, die Nichtanhörung der Betroffenen, die entfallende Notwendigkeit, den Stimmbürgern Sinn und Zweck irgendwelcher Massnahmen zu erklären – all dies könnte vermeintlich Situationen vermeiden, wie wir sie tagtäglich erleben: Das Oherhauserried in Glattbrugg etwa, an dem Planer und Juristen sich seit drei Jahrzehnten die Zähne ausbeis-

Studienreise der ZBV

Zu diesem Anlass sind bereits drei Beiträge in Heft 11/92, Seiten 220 bis 228 erschienen.

sen, oder die mühsame Schliessung der letzten Lücken im Nationalstrassennetz, der Widerstand gegen die Kernenergie und anderes mehr.

In der Praxis sieht es dann freilich etwas anders aus, wie die Studienreise der ZBV in die ehemalige DDR im Mai 1991 den Teilnehmern eindrucklich vor Augen führte. Für den Zustand der Infrastruktur in diesem Teil Deutschlands, den 40 Jahre Sozialismus geprägt haben, ist nur das Modewort «marode» («marschunfähig») eine angebrachte Umschreibung. Ob es sich um Strassen, Bahnen, Gebäude, Produktionsbetriebe, Kommunikationsmittel oder was immer handelt – alles ist gezeichnet von unübersehbaren Spuren der Vernachlässigung, des Zerfalls, der Ausbeutung und der Übernutzung.

Warum haben sich West- und Ostdeutschland auseinanderentwickelt?

Verteidiger der sozialistischen Gesellschaftsordnung führen viele bewegende Gründe ins Feld, warum die beiden Hälften Deutschlands sich aus vergleichbaren Ausgangsbedingungen in derart eklatant unterschiedlicher Weise entwickelt haben. Da wird etwa das Fehlen einer Marshall-Plan-Hilfe geltend gemacht, wobei man sich fragen kann, warum die östlichen Befreier hier nicht das gleiche getan haben wie die westlichen Siegermächte, oder es wird die gnadenlose Demontage aller



Bild 1. Der Trabant, liebevoll «Trabi» genannt, war grösster Wunschtraum jedes DDR-Bürgers. Zu einem unverschämte überhöhten Preis verkauft, bedingte er jahrelanges Warten und Ansparen. Nach der Wende war er plötzlich nichts mehr wert. Die Leichen ausgeschlachteter Trabis säumen jetzt die Strassen ostdeutscher Städte



Bild 2. Mangel an Unterhalt infolge unrealistisch tiefer Mietzinsse hat einen beispiellosen Zerfall der Bausubstanz bewirkt. Undichte Dächer lassen zunächst die oberen Geschosse unbewohnbar werden; mit der Zeit schreitet die Aushöhlung weiter nach unten fort, bis schliesslich der ganze Bau aufgegeben werden muss



Bild 3. «Sozialistische» Neubauwohnungen – häufig ein lebensgefährlicher Pfusch! Nachdem bei diesem Wohnblock eine vorfabrizierte Balkonbrüstung in die Tiefe fiel und einen schweren Unfall verursachte, wurden die übrigen Brüstungen behelfsmässig mit Klammern und Überbrückungsplatten gesichert

brauchbaren Anlagen durch die sowjetische Besatzungsmacht angeprangert.

In Form von Ausgleichszahlungen und Abgeltungen für alle möglichen Leistungen (Autobahnbenützung, Post- und Zollentschädigungen, Freikauf politischer Gefangener usw.) hat indes die Bundesrepublik im Lauf der letzten Jahrzehnte Summen in die DDR transferiert, die gesamthaft die relativ bescheidene Starthilfe des Marshall-Plans bei weitem überschritten haben. Wären diese Mittel sinnvoll eingesetzt worden, so hätte sich bei der – damals – auch im östlichen Teil Deutschlands noch intakten Disziplin die gleiche Hebelwirkung erzielen lassen wie in der Bundesrepublik. Zum Vergleich: Heute fliessen jährlich alleine rund 160 Milliarden DM in die östlichen Bundesländer – der Marshallplan (Anteil Bundesrepublik) umfasste sogar zum heutigen Geldwert kaum 4 Prozent davon [1]!

In Wirklichkeit liegen die Gründe an anderer Stelle. Da sind zunächst andere Prioritäten zu nennen. Eine beispiellose Hochrüstung absorbierte nicht nur in der DDR, sondern in allen «sozialistischen» Staaten des Ostblocks erhebliche Anteile der Produktivität und des Volkseinkommens. Prestigeobjekte, die Unterstützung einer Vielzahl von ideologisch genehmen Entwicklungsländern oder der Unterhalt einer wahrhaft gigantischen Spitzelorganisation – im Ausland wie auch im Lande selbst – ver-

schlangen weitere Mittel, die dem privaten Konsum entzogen wurden.

Ein anderer Grund lag im System selbst. Aus ideologischen Gründen fand im «real existierenden Sozialismus» keine Bewertung von Waren oder Dienstleistungen in unserem Sinn, d.h. über den Markt oder das Wechselspiel zwischen Angebot und Nachfrage, statt. Preise wurden vielmehr nach ideologischen oder politischen Zielsetzungen willkürlich festgesetzt, Knappheitsrelationen oder sinnvolle Ressourcenallokationen waren unbekannt. Besonders augenfällige «ideologische Preise» waren etwa diejenigen für Mieten, Energie und Grundnahrungsmittel. So waren etwa Brötchen billiger als Tierfutter und wurden deshalb zum Mästen von Kaninchen missbraucht, während Autos oder Fernsehapparate nur zu schamlos überhöhten Preisen erhältlich waren.

Der fehlende Geldwert der DDR-Währung führte dazu, dass Produkte, die nur auf dem Weltmarkt erhältlich waren, lediglich mit harter Währung – in der DDR «Valuta» genannt – eingekauft werden konnten. Solche Devisen verschaffte – nebst den Direktzahlungen der Bundesrepublik – hauptsächlich der Tourismus, während der Verkauf von Industriegütern und anderen Produkten weitgehend in die Ostblockstaaten erfolgte und somit keine harten Währungen einbrachte (im westlichen Markt waren die in der Regel qualitativ minderwertigen Erzeugnisse kaum abzusetzen). So wurden vermeintlich folgerichtig die Erstellung von Luxushotels oder der Betrieb einer (defizitären) Fluggesellschaft in der Priorität höher eingestuft als der Unterhalt von Wohnbauten, Versorgungen oder Strassen.

Fehlende Innovationskraft – dafür Ausbeutung des Bestandes

Ein dritter – aber bei weitem nicht der letzte – Grund für die marode Situation der DDR-Wirtschaft lag in der fehlenden Innovationskraft. Augenfälligstes Symbol hierfür ist wohl der legendäre «Trabi», ein Fahrzeug, das letzten Endes auf einem 1938 innert drei Monaten von der ersten Zeichnung bis zur Serienreife gebrachten DKW beruhte und an dem ein halbes Jahrhundert Fortschritt der Technik weitgehend spurlos vorübergegangen ist. Besondere Leistungen brachten eben nichts ein. Sie wurden höchstens mit Orden oder Medaillen honoriert, und dafür war man kaum bereit, sein Gehirn zu zermartern oder Überstunden zu machen. Die einzige aufsehenerregende Innovationsleistung der absterbenden DDR, ein angeblicher Super-Chip, erwies sich im nachhinein als plumpes Falsifikat, mit

dem die unter Erfolgsdruck stehenden Manager dem Regime beweisen wollten, dass sie etwas Besonderes vollbracht hatten.

Vierzig Jahre real existierender Sozialismus haben somit zu einer beispiellosen Ausbeutung aller Ressourcen – von den Bodenschätzen bis zum sogenannten Humankapital – geführt. Neues wurde praktisch nicht entwickelt; man beschränkte sich auf die Aus- und Übernutzung der von den Vorgängern übernommenen Anlagen, die notdürftig wieder instandgestellt wurden, ohne indessen in irgendeiner Weise den heutigen Möglichkeiten und Anforderungen zu entsprechen. Umweltschutz war dabei schon gar kein Thema.

Eindrücklich für die Teilnehmer der Studienreise war beispielsweise der Besuch im Chemiesiedereck bei Halle, wo sich unter anderem die bekannten Leuna- und Buna-Werke befinden. Diese Betriebe wurden vor dem Zweiten Weltkrieg errichtet, um Kunstgummi und synthetisches Benzin herzustellen und damit im Krieg von ausländischen Quellen unabhängig zu sein. Diese Anlagen laufen praktisch ohne jede Erneuerung immer noch mit den alten Produktionseinrichtungen. Bei der Bewertung der Kosten für eine Modernisierung nach der Wende ging man davon aus, dass ein neuer Maschinenpark genüge, um diese Betriebe den heutigen Anforderungen gerechtwerden zu lassen.

Literatur und Erläuterungen

- [1] Der Marshall-Plan (eigentlich European Recovery Program, ERP) umfasste insgesamt Finanzmittel von 13,9 Mrd. Dollars, verteilt über die Jahre 1948–1952. Davon gingen 1,4 Mrd. an die Bundesrepublik. Nach heutigem Geldwert würde dies etwa 25 Mrd. DM entsprechen, oder rund 6 Mrd. DM jährlich
- [2] Laut EG-Publikationen ist der Energieeinsatz pro Einheit des Bruttosozialproduktes in den Ländern von Zentral- und Osteuropa bis zu dreimal so gross wie in Westeuropa und der Ausstoss von Schwefel- und Stickstoffdioxid 15- bis 20mal höher (NZZ, Nr. 291, 14./15. Dezember 1991, S. 35)
- [3] Tages-Anzeiger vom 18. Dezember 1991, S. 29.
- [4] Nach Berechnungen des Münchner Ifo-Instituts sind 135 Mrd. DM für das heruntergekommene Strassennetz aufzubringen, 55 Mrd. DM für das Schienennetz und 8 Mrd. für die Wasserstrassen. Auf den öffentlichen Personennahverkehr und die Flughäfen entfällt ein Investitionsbedarf von 12 Mrd. DM. (NZZ Nr. 236, 11. Oktober 1991, S. 41).



Bild 4. Steinkrebs: nicht Kriegsfolgen, sondern eine unglaubliche Luftverschmutzung führten zu diesen Zerstörungen im berühmten Dresdner Zwinger. Wertvolle Bausubstanz in der ganzen ehemaligen DDR, sofern sie den Krieg und spätere ideologisch motivierte Abbrüche überlebt hatte, ist nun durch Umweltschäden bedroht



Bild 5. Die DDR war nicht nur Stasiland – sie hat auch viele landschaftliche und städtebauliche Kostbarkeiten zu bieten, wie hier die Bastei in der Sächsischen Schweiz, wo die Reisegruppe der ZBV untergebracht war. Die reizvollen Schönheiten der neuen östlichen Bundesländer sind eine Reise wert!

Erst später wurde es offensichtlich, dass der Untergrund viele Meter tief vollständig verseucht ist; Gifte, Schwermetalle und Abfälle wurden ungereinigt während Jahrzehnten einfach in den Boden «entsorgt». Man kann heute davon ausgehen, dass nicht viel anderes übrigbleibt, als beide Werke abzubreisen und ausserdem den Untergrund bis zu sechs oder noch mehr Meter tief auszuheben. Dass dies zu einer Kostenexplosion führt, ist verständlich, und es zeugt von wenig Sachverstand, wenn die Opposition in Bonn dies jetzt unter dem Stichwort der «Steuerlüge» dem Bundeskanzler anzulasten versucht.

Ideologische Preise führen zur Vergeudung und Umweltbelastung

Ideologische Preise führten oftmals zu reiner Vergeudung [2]. Ein typisches Beispiel hierfür stellt die Tatsache dar, dass es in den meisten Wohnblöcken der DDR keine Heizungsventile gibt, mit denen die Wärme reguliert werden kann. Wird es zu warm, so muss das Fenster geöffnet werden. Da gleichzeitig diese Fernwärme aus umwelttechnisch bedenklichen Braunkohleheizwerken stammt, die eine bei uns nicht mehr vorstellbare Luftverschmutzung erzeugen, entsteht ein Handlungsbedarf, der auf viele Jahre hinaus ganze Heerscharen von Spezialisten beschäftigen wird. Fachleute schätzen die Gesamtkosten allein für die Erneuerung und Sanierung des Energiesektors in den Ländern Mittel- und Osteuropas auf rund 2500 Milliarden Dollars [3]! Die Sanierung des ostdeutschen Verkehrsnetzes wird allein schon auf rund 210 Milliarden D-Mark beziffert [4].

Trotz der momentanen Arbeitslosigkeit, die eher ein Struktur- und Finanzierungsproblem widerspiegelt, sind

daher die Zukunftsaussichten der neuen Bundesländer keineswegs so trist, wie es oft dargestellt wird. Man wird sich allerdings von einigen liebgewonnenen Gewohnheiten trennen müssen: dass sowohl die Wohnungen als auch die Energie nichts kosten dürfen, und dass Eigenverantwortlichkeit und Initiative nichts bringen...

Diese Studienreise gab Anlass zur Erkenntnis, dass der Zerfall der DDR denn auch weniger das Ergebnis einer menschenfreundlichen Geste eines Michail Gorbatschow war – obwohl man es ihm nicht hoch genug anrechnen kann, dass er die Zeichen der Zeit erkannte –, als vielmehr ein Spiegelbild des Zerfalls der Wirtschaft und Infrastruktur, die nach 40 Jahren unerbittlicher Ausbeutung und hemmungslosen Raubbaus einfach am Ende ihrer Kräfte angekommen und marschunfähig geworden waren. Ähnliche Erfahrungen machten auch die östlichen Nachbarn, wie etwa Polen oder insbesondere die UdSSR – doch ihnen fehlt der «Grosse Bruder», die «Bundis» oder «Wessis», wie die deutschen Landsleute aus der alten BRD im Osten genannt werden, die einer abgewirtschafteten Infrastruktur wieder auf die Beine zu helfen in der Lage und auch dazu bereit sind, die Altlasten sozialistischer Misswirtschaft zu beseitigen.

Ein Hoffnungsschimmer für die neuen Bundesländer?

Ganz so nachteilig ist diese Situation indessen für die neuen Bundesländer der ehemaligen DDR wohl auch wieder nicht. Der Wiederaufbau der verwahrlosten Infrastruktur erfolgt nämlich mit der Technologie des ausgehenden 20. Jahrhunderts; die Bahnlinien sollen wenn schon – dann gleich für Hochgeschwindigkeitszüge dienen können, das Telefonnetz wird sich der Glasfaser-

technologie bedienen, Kraftwerke und Industrieanlagen werden den neuesten Umweltschutzvorschriften zu genügen haben.

So wie sich seinerzeit die junge Bundesrepublik nach den Reparationsleistungen umso bessere und effizientere Produktionsmittel zulegen und in der Folge trotz des verlorenen Krieges eine Spitzenstellung als wirtschaftliche Weltmacht erringen konnte, könnte die Erneuerung in der ehemaligen DDR zu einem unvergleichlichen Technologiesprung führen. Es könnte der Tag kommen, an dem die Osis von den Wessis um ihre daraus entstehenden Konkurrenzvorteile beneidet werden...

Schlussbemerkungen

Die Erfahrungen dieser Reise stimmen deshalb besonders nachdenklich, weil bei uns die Tendenz besteht, genau die gleichen Fehler zu begehen. Eine Vielzahl staatlicher Eingriffe in die Boden- und Mietpolitik führt zu einer Beeinträchtigung des Wohnungsbaus und des Unterhalts von Bausubstanz. Jahrelange erbitterte Verhinderungskämpfe resultieren in einem lückenhaften Strassennetz mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Verkehrssicherheit und die Luftbelastung. Die Agitation gegen den Weiterausbau unserer Kraftwerke – werden sie nun mit Kern- oder mit Wasserkraft betrieben – erzeugt eine unheilvolle Abhängigkeit von ausländischen Anbietern. Vielleicht geht es uns einfach zu gut, dass wir uns dies alles (noch) leisten können – in der DDR, die nicht aus einer derartigen Position des Wohlstandes starten konnte, hat solche Politik jedenfalls letztlich zum Zusammenbruch des Staates geführt.

Adresse des Verfassers: Hans B. Barbe, dipl. Ing. ETH/SIA, Susenbergstrasse 152, 8044 Zürich.