

Freie Fahrt in Deutschland

(Frankfurter Rundschau 7. Juli 1990 / Seite M 11)

Das noch vor einem knappen Jahr Udenkbare ist seit dem vergangenen Wochenende definitive Wirklichkeit: Die Grenzen innerhalb Deutschlands sind gefallen. Die Fahrt von Frankfurt am Main nach Frankfurt an der Oder unterscheidet sich in nichts mehr von einer Reise von Hamburg nach München. Es gibt keine Paß- oder Zollkontrollen mehr. Die Schlagbäume an den innerdeutschen Grenzen sind demontiert. Die Tausende von Überwachern und Kontrolleuren des Reiseverkehrs zwischen Ost- und Westdeutschland müssen andere Arbeitsplätze finden. Im Verkehr zwischen beiden deutschen Staaten hat die jahrzehntelang beschworene Wiedervereinigung an jenem 1. Juli 1990 stattgefunden.

Dieses wahrhaft sensationelle Faktum wird allerdings vielfach bereits als Selbstverständlichkeit hingenommen, obwohl gerade die Reisefreiheit als unabdingbare Grundvoraussetzung für jede andere Freiheit insbesondere von den Deutschen in der DDR volle vier Jahrzehnte lang entbehrt werden mußte. Daß sich nach dieser fundamentalen Wendung zum Guten nun die Reisesströme zwischen beiden Teilen Deutschlands vervielfachen werden, steht außer Frage. Die Fahrt nach Mecklenburg oder Sachsen wird für die Westdeutschen ebenso normal werden wie die der jahrzehntelang in ihrer Republik inhaftierten DDR-Deutschen an den Rhein oder nach Bayern.

Wie in der Bundesrepublik Deutschland wird dabei auch drüben das Auto das Hauptinstrument der neuen Bewegungsfreiheit sein. Das auf dem desolaten Zustand Ende der vierziger Jahre stehengebliebene Niveau der Deutschen Reichsbahn mit ihrem exemplarischen Defizit an Service, Tempo, Sauberkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit lässt gar nichts anderes zu. Das Gleiche gilt für die übrigen öffentlichen Verkehrsmittel in der DDR. Sie sind mit wenigen Ausnahmen unzulänglich bis unzumutbar. Verständlich, daß sich bereits Millionen DDR-Bürger gerade ihres Privatautos bedient haben, um die neue Freiheit zu erproben.

Ebenso verständlich ist, daß mit der Verwirklichung der Währungsunion nunmehr Hunderttausende drüben konkrete Autokauf-Pläne erwägen oder bereits Kaufverträge unterschreiben. Sie möchten jetzt auch für sich jene westliche Mobilität und Freiheit verwirklichen, die in der Bundesrepublik Deutschland schon seit Jahren eine Selbstverständlichkeit ist. Und die Menschen in der DDR lassen sich diesen Gewinn an Unabhängigkeit in gleicher Weise wie hierzulande viel wertvolles Geld kosten. Freiheit und Mobilität sind eben überall in den Industriestaaten ein höchst erstrebenswertes Gut, das seinen Preis offensichtlich trotz gelegentlicher Stau-Gefahr wert ist.

Wer jetzt davon redet, die Menschen in der DDR sollten auf diese „unerwünschte und unnötige“ individuelle Motorisierung verzichten und gefälligst mit den noch jahrelang maroden und unattraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln vorliebnehmen – ja notfalls müßten die Menschen administrativ daran gehindert werden, sich weiter dem individuellen Pkw zuzuwenden – , offenbart ein gehöriges Maß an westdeutschem Hochmut.

Selbstverständlich werden in der DDR gewaltige Milliarden-summen investiert werden müssen (und dies hat bereits begonnen), um die öffentlichen Verkehrsmittel auf ein zeitgemäßes Niveau zu bringen. Aber bis es soweit ist, werden viele Jahre vergehen. Das Gleiche gilt für eine Modernisierung des Straßenwesens. Es wird ebenfalls viele Milliarden DM erfordern, um auch nur der staatlichen Pflicht zum Mindestmaß einer Daseinsvorsorge gerecht zu werden. Doch der Pkw-Bestand in der DDR, wo bereits heute auf vier Einwohner ein Privatauto kommt, wird allen Unzulänglichkeiten des gegenwärtigen Straßen-, Tankstellen- und Werkstättenetzes zum Trotz drastische Steigerungsraten erfahren. Gerade in der DDR wird sich erweisen, daß es nicht primär der „vorausseilende Gehorsam“ der staatlichen Straßenbauer gegenüber der „Auto-Lobby“ ist, der ständig neuen Verkehr erzeugt. Es ist vielmehr der fundamentale Drang der Menschen, über ihre Mobilität möglichst weitgehend selbst entscheiden zu können, der sich in einem weiteren Anwachsen des Pkw-Bestandes niederschlagen wird.

So wie zur Versorgung und wirtschaftlichen Sanierung Ostdeutschlands wohl oder übel der Lastwagen auf Jahre hinaus die tragende Säule sein muß und dies trotz einem maroden und ineffizienten Straßennetz, so wird in erster Linie der Pkw die neue Mobilität der Menschen drüben bewerkstelligen. Erst in etlichen Jahren werden die öffentlichen Verkehrssysteme in den künftigen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Berlin-Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen das notwendige Niveau erreicht haben, um ernsthaft als Alternativen in Betracht zu kommen. Es steht uns Westdeutschen mit unseren vergleichsweise perfekten Straßen und Bahnen wahrlich nicht an, gerade den Deutschen in der DDR Auto-Mobilitätsverzicht zu predigen und sie damit auf weitere Jahre in ihre nicht zuletzt von lähmender Immobilität geprägte Alltags-Tristesse einsperren zu wollen.

PETER KLINKENBERG