

## **Transformation des Verkehrs im Prozess der ökonomischen und gesellschaftlichen Veränderungen**

FRANTIŠEK PODHORSKY<sup>1</sup>

### **Einführung**

Infolge der Veränderungen der ökonomischen und gesellschaftlichen Verhältnisse sowie auch durch den Übergang von einer direktiv gesteuerten Wirtschaft, zu denen es im Jahr 1989 gekommen war, begann ein Prozeß der allgemeinen Transformationen der Gesellschaft. Dieser Prozeß beeinflusste auf eine ausgeprägte Weise die ökonomischen und gesellschaftlichen Strukturen. Im allgemeinen kann gesagt werden, daß es im Zusammenhang mit der Restrukturalisierung der Wirtschaft zu einem wesentlichen Rückgang des Produktionsumfangs in sämtlichen produktionszweigen der Wirtschaft kam. Es verringerte sich die Produktion landwirtschaftlicher Produkte. Fast in sämtlichen Industriezweigen, besonders im Hüttenwesen, im Maschinenbau, in der Elektrotechnik, in der chemischen Industrie und im Bauwesen wurden bedeutende Einschränkungen verzeichnet.

Die angeführten Tatsachen schlugen sich ungünstig auf das Transportvolumen im Verkehr, besonders bei den Massensubstraten (Baumaterialien, Hütten- und chemischen Produkte und weitere Substrate) nieder. Durch die Verringerung des Transportvolumens sank die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsarten. Daher ist für ein Ansteigen der Leistungsfähigkeit des Verkehrs eine sukzessive Belebung der Wirtschaft in der weiteren Phase des Transformationsprozesses bedeutungsvoll. Diese Probleme sowie auch die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Slowakei bilden den Gegenstand dieses Beitrags.

### **Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur**

Die Verkehrsinfrastruktur der Slowakei formierte sich in der Vergangenheit im Rahmen jener Staatsgebilde, deren Bestandteil sie war. Bis zum Jahr 1918 orientierte sich ihre Wirtschaft im Rahmen Österreich-Ungarns auf die übrigen Teile der Monarchie, vor allem auf die Hauptstadt Ungarns Budapest und die übrigen Teile Ungarns. Eine gesamtungarische Bedeutung hatten ökonomische Aktivitäten der Slowakei wie die Holznutzung und -verarbeitung, die Förderung von Erzen, Eisen und anderer Metalle und ihre Verarbeitung, von Edelmetallen, die chemische, Nahrungsmittel-, Glas- und Bauindustrie. Die Produkte der angeführten Zweige waren der Gegenstand des Verkehrs und wurden in die verschiedenen Landesteile befördert. Die Orientierung der ökonomischen Verflechtungen der Slowakei auf die übrigen Territorien Ungarns wurde beson-

<sup>1</sup> Geographisches Forschungsinstitut SAW, Stefanikova 49. Bratislava 81473, Slowakei

ders durch das Eisenbahnnetz gewährleistet, das in Rahmen Ungarns auf Budapest ausgerichtet war. Die wichtigste Bahn war die Ungarische Zentraleisenbahn, die entlang des linken Donaufers Wien und Budapest verband und durch Bratislava führte. Ein wichtige Stellung nahmen in Anbetracht auf die Slowakei auch die Strecken Ungarische Nordeisenbahn, Kosice-Bohumin-Eisenbahn und Waagtal-Eisenbahn ein. In dieser geopolitischen Situation schuf die Lage der Slowakei günstige Bedingungen für eine Entwicklung ökonomischer Systeme auf ihrem Territorium. Das Territorium Ungarns stellte ein ausreichendes Markthinterland für den Absatz der Produkte der slowakischen Wirtschaft dar. Jedoch das Verkehrsnetz, besonders die Eisenbahn, entsprachen eher den gesamtungarische als den slowakischen Bedürfnissen.

Über eine Gewährleistung der Bedürfnisse der Slowakei bei der Beförderung von Gütern und Personen können wir im wahren Sinne des Wortes nur nach dem Jahr 1918, nach der Entstehung der Tschechoslowakei, sprechen, als die Orientierung auf Budapest und das nicht nur im Verkehr, sondern allgemein in der Wirtschaft, sukzessive zu existieren aufhörte. Durch die Entstehung des neuen Staatsgebildes erlangte die West-Ost-Verkehrsrichtung eine immer grössere Bedeutung. Daher erwies es sich als notwendig, den Verkehr in der angegebenen Richtung aufzubauen. Diese Änderungen betrafen vor allem den Eisenbahnverkehr. Deshalb wurde die Strecke Bratislava – Breclav – Brno in eine zweigleisige rekonstruiert und es wurden mehrere Strecken aufgebaut, die die Verbindung von Tschechien mit der Slowakei verbesserten. Auch auf dem übrigen Territorium der Slowakei verlief eine Rekonstruktion auf ein Aufbau von Strecken. Die im Jahr 1938 stattgefundenene Wiener Arbitrage griff sehr negativ in das Verkehrssystem der Slowakei ein. Durch die erzwungene Abtretung der südlichen Grenzgebiete verlor die Slowakei Strecken in einer Länge von 930 km.

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges wurde das Territorium der Slowakei im vollen Umfang erneuert. Es wurde eine Rekonstruktion und ein Aufbau des Verkehrsnetzes in Angriff genommen. Auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs wurden die fehlenden Strecken ergänzt, wurde das Eisenbahnnetz rekonstruiert und modernisiert, die wichtigsten Strecken elektrifiziert. Die Qualität des Straßennetzes wurde verbessert und es wurde mit dem Aufbau von Autobahnen begonnen. Durch den Bau von Gabčíkovo wurden die Schifffahrtsbedingungen auf diesem Abschnitt der Donau wesentlich verbessert.

### **Transformation und Verkehr**

In Zusammenhang mit den gesellschaftlich-ökonomischen Veränderungen, zu denen es im Jahr 1989 gekommen war, und mit dem nachfolgenden Übergang von der direktiv gesteuerten Wirtschaft zu einer üblichen Wirtschaft begann auch im Verkehr der Transformationsprozeß. Seine erste Phase zeichnete sich durch einen allgemeinen Rückgang der Güter- und Personenbeförderung aus.

Der Gütertransport verringerte sich im Jahr 1994 im Vergleich mit dem Jahr 1985 um 155 693 Taus. Tonnen. Diese Tatsache war vor allem das Ergebnis drastischer Einschränkungen in jenen Zweigen der Wirtschaft wie im Bauwesen, Hüttenwesen, im

Maschinenbau und in der chemischen Industrie, die die Hauptträger der an der Verkehr gestellten Anforderungen bildeten. Zu einem Produktionsrückgang in den angeführten Zweigen kam es aus mehreren Gründen. Zu ihnen gehörten die Konversion, ja sogar Liquidierung der Produktion spezieller Technik im Maschinenbau, die Einschränkung der Bautätigkeit und die nachfolgende Verringerung der Baumaterialienproduktion sowie auch eine Verringerung der landwirtschaftlichen Produktion.

*Tabelle 1. Güter- und Personentransport*

Jahr	Taus. Tonnen	Taus. Personen
1985	244 567	1 578 987
1989	239 064	1 641 363
1990	204 523	1 631 578
1991	158 128	1 634 428
1992	157 576	1 558 242
1993	104 050	1 438 282
1994	88 874	1 326 000
1995*	61 345	886 097

\* Jan–Aug.

Die Produkte des Maschinenbaus, des Bauwesens und der Landwirtschaft stellten die Mehrheit der beförderten Güter dar. Die Daten für die ersten acht Monate des Jahres 1995 zeigen jedoch, daß es zu einem Stillstand des Rückgangs bei der Güter- und Personenbeförderung kam. Der Index des Gütertransports erreichte im Zeitraum Januar–August 1995 im Vergleich mit demselben Zeitraum des Jahres 1994 109,1%, davon im privaten Sektor 122,3%. Der Index der Personenbeförderung erreichte für denselben Zeitraum 101%.

Der größte Anteil am Gütertransport entfällt auf die Eisenbahn mit mehr als 50 % des gesamten Transports.

*Tabelle 2. Gütertransport durch die Eisenbahn*

Jahr	Taus. Tonnen	Anteil in %
1985	128 416	52,5
1989	127 974	53,5
1990	117 237	57,3
1991	83 873	53,0
1992	76 123	48,3
1993	64 825	62,3
1994	58 953	66,3
1995 *	39 876	65,0

\* Jan–Aug.

Es ist bemerkenswert, daß sich dieser Anteil im Laufe der letzten Periode erhöht. Eine der Ursachen ist der starke Rückgang des Volumens des Straßentransports und der Schifffahrt und ihr sinkender Anteil am Gesamttransport. Außer dem Transport von Baumaterialien stabilisierte sich bis zu einem bestimmten Grad der Eisenbahntransport von Produkten der Maschinenbau-, Hütten- und chemischen Industrie.

Tabelle 3. Gütertransport auf der Straße und auf dem Wasser

Jahr	Straßentransport		Schifffahrt	
	Taus. Tonnen	Anteil in %	Taus. Tonnen	Anteil in %
1985	111 422	45,6	4 729	1,9
1989	105 472	44,1	5 618	2,3
1990	85 571	40,9	3 715	1,8
1991	72 309	45,7	1 946	1,2
1992	79 805	50,6	1 648	1,0
1993	37 826	36,4	1 399	1,3
1994	28 464	32,0	1 415	1,6
1995*	20 376	33,2	1 069	1,7

\* Jan–Aug.

Der Rückgang des Gütertransports auf der Straße und auf dem Wasser hat verschiedene Ursachen. Im Falle des Straßenverkehrs wurde der Rückgang der Güterbeförderung durch die gedämpfte Tätigkeit des Bauwesens und der Bauproduktion verursacht. Im Jahr 1985 entfielen auf dem Transport von Baumaterialien im Straßenverkehr 72,4% des Straßenverkehrsvolumens, im Jahr 1992 41,8%. Die übrigen Substrate beteiligten sich am Volumen des Straßenverkehrs mit einer kleineren Menge. Dem gegenüber wurde der Rückgang des Gütertransports auf dem Wasser durch die Balkankrise, den militärisch-politischen Konflikt in dieser Region und durch das nachfolgende ökonomische Embargo gegenüber dem serbischen und montegrinischen Teil Jugoslawiens verursacht. Die Schifffahrt in die Häfen in unteren Abschnitt der Donau und auf dem Schwarzen Meer wird erst nach der Beendigung des Kriegs und der Regelung der politischen Verhältnisse auf dem Balkan erneuert werden können. Auf der anderen Seite bietet die Schifffahrt in die Häfen Österreichs und Deutschlands, besonders nach dem Aufbau des Rhein-Main-Donaukanals, bedeutende Möglichkeiten für eine wirtschaftliche Entwicklung nicht nur der Slowakei, sondern auch weiterer Staaten, besonders von Ungarn, und das bereits in der Gegenwart.

Der Transformationsprozeß des Verkehrs ist untrennbar mit dem Transformationsprozeß der ganzen Wirtschaft verbunden. Eine der wichtigsten Voraussetzungen im Transformationsprozess des Verkehrs ist die Annäherung des Niveaus der Verkehrsinfrastruktur der Slowakei an das Niveau des Verkehrs in den entwickelten europäischen Staaten und das vom organisatorischen, technischen, wirtschaftlichen und legislativen Aspekt. Im allgemeinen kann gesagt werden, daß der Transformationsprozeß der Wirtschaft auch den Transformationsprozeß des Verkehrs beeinflußt. Dabei gehört die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu den bestimmenden Faktoren der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Zu den grundlegenden Bedingungen in dieser Richtung gehört eine Orientierung der Verkehrsinfrastruktur der Slowakei auf das europäische Verkehrsnetz.

Durch das Territorium der Slowakei verlaufen mehrere Verkehrskorridore, die von europäischer Bedeutung sind. Zu den bedeutendsten reiht sich der Korridor Berlin - Prag - Budapest - Belgrad - Istanbul. Sein Bestandteil ist die Strecke Beclav - Bratislava - Štúrovo sowie die Autobahn D2 im Abschnitt Breclav - Bratislava. Einen Bestandteil eines weiteren Korridors bildet die Eisenbahnstrecke Bratislava - Zilina - Košice sowie die Straßenstrecke Bratislava - Zilina - Košice - Uzhorod, wo auf der ganzen Länge eine Autobahn gebaut wird. Den Nord - Süd - Korridor Nr. 6 bildet die Strecke Danzig -

Katowice – Zilina – Bratislava, die direkt durch die slowakisch–polnische Grenze führt. Korridor Nr. 7 ist mit der Donau identisch. Einstweilen erreicht die Bedeutung dieses Korridors kein ausreichendes Niveau. Seine Bedeutung steigerte sich mit dem Aufbau des Rhein-Main-Donaukanals und die Schifffahrsbedingungen auf dem mittlerem Flußlauf wurden durch den Bau des Wasserkraftwerks Gabčíkovo ausgeprägt verbessert.

Im Rahmem des Transformationsprozesses im Verkehr wird die Entwicklung des Straßenverkehrs, besonders des Autobahnnetzes, Priorität erhalten. Es wurde ein Programm des Autobahnbaus bis zum Jahr 2005 ausgearbeitet. Der Aufbau wird aus dem Fonds der staatlichen Entwicklung und auch in der Form internationaler Kredite finanziert. Daher wird die Einführung von Gebühren für die Autobahnbenutzung vorausgesetzt. Im Eisenbahnverkehr wird sich die Transformation auf eine Rationalisierung und Steigerung der Effizienz des Transportprozesses ausrichten. Durch eine Liquidierung nicht effizienter Strecken wird die Länge des Eisenbahnnetzes um 20% verkürzt. Beginnend mit dem Jahr 1998 wird sich die Bahn der Slowakei in eine Aktiengesellschaft verwandeln. Auch weiterhin wird sich der Verkehr auf die Strecken Bratislava – Zilina – Košice – Cierna nad Tisou, Breclav – Bratislava – Štúrovo, Nové Zámky – Zvolen – Košice, Vrútky – Zvolen und Banská Bystrica – Margecany stützen.

## A KÖZLEKEDÉS ÁTALAKÍTÁSA A GAZDASÁGI ÉS TÁRSADALMI VÁLTOZÁSOK FOLYAMATÁBAN

*F. Podhorsky*

### Ö s z e f o g l a l ó

A közlekedéshálózat átalakításának körvonalazódó tervei mind földrajzi, mind gazdasági szempontból teljesen magalapozottak. Ezek alapján a közlekedés a szlovák gazdaság egyik modern, dinamikus részterületévé válik a jövőben. A nagykapacitású közlekedési vonalak élenkítően hatnak az átalakulást túlélő vállalatok számára, elsősorban a külföldi tőkére gyakorolt vonzóhatásuk révén. Mindez a közlekedést a szlovák gazdasági átalakulás egyik meghatározó tényezőjévé teszi.

Fordította: KOVÁCS Z.