

**Antanas Klibavicius  
Hartmut Münch**

## **Liegt Litauen im Zentrum Europas?**

### **GEOGRAFIE**

Zumindest geografisch gesehen liegt in Litauen, ca. 20 km nördlich der Hauptstadt Vilnius, der geografische Mittelpunkt Europas. Errechnet wurde dies von französischen Geografen 1989. Die Daten lauten:

54° 55' nördlicher Breite  
25° 19' östlicher Länge



*Abbildung 1: Der geografische Mittelpunkt Europas ca. 25 km nördlich von Vilnius*

Gehört es aber wirtschaftlich oder politisch in den Mittelpunkt?

Litauen gehört zu den drei baltischen Staaten: Litauen, Lettland, Estland mit den drei zugehörigen Hauptstädten Vilnius (Wilna), Riga und Tallinn (ehemalige Hansestadt Reval).

Im Norden grenzt Litauen an Lettland, im Osten und Südosten an Weißrussland, im Südwesten an Polen und im Westen an das Kaliningrader Gebiet (heute zu Russland gehörend, früher Königsberg). Die Ostsee mit der Kurischen Nehrung bildet auf einer Länge von 90 km die natürliche Grenze.

Litauen hat ca. 3,7 Mill. Einwohner, davon sind ca. 81% Litauer, 9% Russen, 7,0% Polen und andere Nationalitäten. Das Land ist dünn besiedelt, und 68% der Bevölkerung leben in Städten; 17% allein in Vilnius (33% in den Städten Vilnius, Kaunas, Klaipeda). Litauen hat als Parlament den Seimas mit 144 Sitzen. Die Verwaltung ist in 44 Landbezirke und 11 Stadtbezirke gegliedert.

Das Bevölkerungswachstum (Zahlen für das Jahr 2000) weist einen negativen Saldo mit -0,3 auf. Im Vergleich der baltischen Staaten hat Litauen auch die kleinste Rate der Auswanderer mit 3,13/1000 Einwohner (im Vergleich: Estland 9,1/1000 EW; Lettland 10,1/1000EW).

Die zwei größten Flüsse sind Neris und Nemunas (Memel), sie sind teilweise schiffbar. Der Fluss Memel bildet u.a. die Grenze zum Kaliningrader Gebiet, welches heute zur Russischen Föderation gehört.

## VERKEHR

Litauen ist verkehrlich mit seinen Nachbarn und Mitteleuropa durch die unterschiedlichen Verkehrsträger mit unterschiedlicher Bedeutung verbunden.

Im **Flugverkehr** ist Litauen über den International Airport Vilnius an viele europäische und andere Flughäfen angeschlossen, u. a. verkehrt die LUFTHANSA oder Lithuanian Airlines täglich zwei- oder dreimal nach Deutschland. Der Flughafen ist nahe der Stadt Vilnius gelegen, er kann mit dem Linienbus erreicht werden. Diese Situation ist vergleichbar mit der Situation in Erfurt, hier haben wir eine Straßenbahnanbindung.

Der **Schiffsverkehr** ist bedeutungsvoll über den Seehafen Klaipeda, der bis 1990 für Touristen und Ausländer gesperrt war. Er gehörte aufgrund der geostrategischen/geomilitärischen Einordnung durch die Sowjetarmee im geschützten Haff als Zugang zur Ostsee und der Eisfreiheit zum Militärsperregebiet. Mit den politischen Ereignissen 1980/1981 in Polen erlangte dieser Hafen für die ehemalige DDR in Verbindung mit dem Ausbau des Fährhafens Mukran auf Rügen zunächst politische und dann auch wirtschaftliche Bedeutung. Heute hat sich diese Fährverbindung auch dem Personenverkehr geöffnet, Fährverbindungen bestehen u. a. nach Mukran, Kiel, Dänemark, Polen und Schweden. Die Stadt Klaipeda (ehemalig Memel) gilt als das Tor zur Kurischen Nehrung mit seinem international anerkannten Nationalpark.

Der **Eisenbahnverkehr** wird zunächst durch die - umständlich zu handhabende - Breitspur charakterisiert, die ihren Ursprung im Aufbau des russischen Eisenbahnnetzes im 19. Jahrhundert hat. Vor 1991 verkehrten die Züge von Berlin über Grodno (Weißrussland) nach Vilnius, heute wird z.B. die Verbindung Berlin-Warschau-Vilnius (1 x täglich) über Marijampole (Litauen) realisiert. Ursache für die neue Streckenführung ist die politische Selbständigkeit von Litauen und Weißrussland. Ein Visum durch Weißrussland würde für die kurze Bahnstrecke 75\$ kosten, abgesehen von den zusätzlichen zeitaufwändigen Behördengängen.

Die Umspurung der Züge von der Normalspur auf die Breitspur in der Grenzstation Bialostok (Rep. Polen) erfolgt heute durch eine automatische Spreizung der Radsätze. Früher wurden die Wagen angehoben, die Radsätze unter den Waggonen per Hand weggerollt und die neuen breiteren Radsätze untergeschoben. Die Arbeitsbedingungen der Arbeiter waren schwierig. Die Benutzung der nach unten noch offenen Toiletten war für die Zeit der Umspurung verständlicher Weise nicht gestattet. Übertriebene Sicherheitsauffassungen verboten zusätzlich auch das Verlassen der Waggonen, so dass die Grenzpassage und Umspurung zu einer echten Grenzerfahrung, vor allem für Familien mit Kindern, wurde.



*Abbildung 2: Bahnhofsanlagen in Panevezys*

Litauen ist um die Anbindung an das mitteleuropäische Normalspurnetz bemüht. 1997/98 wurde in einer Studie der FH Erfurt der Umbau der bestehenden Strecke zwischen polnischer Ostgrenze und Kaunas untersucht. Ziel der Untersuchungen war es, die Möglichkeiten einer Umstellung auf die Normalspur und eine verbesserte Linienführung zu sondieren. Wegen der hohen Kosten wurde das Projekt zunächst zurück gestellt. Anlass der Untersuchung war die Absicht, Litauen an das zukünftige europäische Eisenbahnnetz anzubinden (s. u.) und gleichzeitig (sozusagen als erster Schritt der Netzerweiterung) im Norden der Stadt Kaunas eine Freihandelszone einzurichten. Diese Wirtschaftszone sollte als Verteilerknoten zwischen Westeuropa und Weißrussland und der Föderation Russland dienen. Die Eisenbahntrasse Warschau-Kaunas-Tallinn bleibt jedoch Teil einer zukünftigen Ausbaustrategie, wie sie die europäischen Transportminister schon in den 90iger Jahren im Rahmen der paneuropäischen Netze fixiert haben.

Der innerlitauische Eisenbahnverkehr spielt derzeit jedoch keine entscheidende Rolle im Güter- wie Personenverkehr. Zwischen Vilnius und Kaunas verkehren z.B. wesentlich mehr Linien im Busverkehr als Zugverbindungen bestehen, teilweise fahren die Busse im 20-Minuten-Takt. Das litauische Eisenbahnnetz umfasst nur ca. 2000 km, welches sich nicht in einem sehr guten Zustand präsentiert. Auch der Fahrzeugpark ist entsprechend veraltet.

Anfang des Jahres 2000 wurde der Hauptbahnhof Vilnius auf der Basis der vorhandenen Bausubstanz liebevoll saniert und präsentiert sich jetzt in einem international anerkannten Stand auch für Behinderte, mit nostalgischem Aussehen.



*Abbildung 3: Autobahn aus den 70iger Jahren mit Haltestelle und „Imbiss“*

Der **Straßenverkehr** spielt für Litauen eine größere Rolle. Durch die Zunahme des Individualverkehrs, der Liberalisierung des Güterverkehrs und der Tradition eines intensiven Personenfernverkehrs auf der Straße werden auch heute noch große Entfernungen im Inland vornehmlich mit dem Bus bewältigt. So existieren stabile und intensive Busverbindungen z.B. von Vilnius nach Kaunas, nach Šiauliai, Panevėžys, Klaipeda usw., aber auch im grenzüberschreitenden Verkehr ist Busverkehr sehr stark ausgeprägt. So existieren feste Linienverbindungen zu den baltischen Nachbarn nach Riga, Tallinn und über Narva auch nach St. Petersburg; ebenso nach Minsk und anderen Städten in Weißrussland. Feste Linienverbindungen bestehen nach Mitteleuropa wie z.B. nach London, Brüssel oder Amsterdam; aber auch nach Berlin, Hamburg, Köln oder Erfurt. Getragen werden diese Linien u. a. durch das Unternehmen EUROLINES. Auch thüringische Unternehmen aus Gotha und Bad Langensalza sind hier beteiligt. Eine Fahrt von Vilnius nach Erfurt kostet im Reisebus ca. 75,-€.

Die Straßeninfrastruktur ist im Gegensatz zur Eisenbahn wesentlich dichter ausgebaut. Zwischen Vilnius und Klaipeda via Kaunas existiert eine 4-streifige Autobahn aus den 70iger Jahren. Der Neubau erfolgte seinerzeit in der Sowjetunion aus militärischen Gründen, um die straßenseitige Verbindung zwischen dem Hinterland und dem Hafen Klaipeda herzustellen. Mit ca. 21.000 km Straßennetz (Mainroads) wird eine Dichte von 0,3 km/qkm erreicht.

Das litauische Straßennetz erhält in Zukunft Anbindungen an das europäische Straßennetz. Der Ausbau hat schon vor dem eigentlichen offiziellen Beitritt zur EU im am 1. Mai 2004 begonnen. Stellvertretend sei hier die „Via Baltica“ genannt, die im paneuropäischen Straßen-Netzplan als Korridor Nr. 1 festgelegt wurde und von Warschau über Kaunas nach Tallinn führt. Sie dient vor allem der Erschließung der drei baltischen Staaten untereinander als ein gemeinsamer Wirtschaftsraum und mit der Anbindung über Warschau an Mitteleuropa.



*Abbildung 4: Ausbau der Straßeninfrastruktur – hier Ortsumgebung von Panevezys*

Der Straßenverkehr umfasst ca. 20.000 km Außerortsstraßen, davon sind ca. 600 km „reine“ Autobahnen mit einem vierstreifigem Querschnitt. Unter der Bezeichnung Autobahn werden in Litauen aber auch zweistreifige Querschnitte verstanden, die den Charakter einer Nationalstraße, in etwa vergleichbar mit unseren Bundesstraßen, haben. Diese Straßen sind alle mit einer geschlossenen Fahrbahndecke ausgestattet. Dieser Ausbaustandard wurde vor allen Dingen in den Jahren 1965-1970 abgeschlossen. Die Regionalstraßen sind ausschließlich zweistreifig und i.d.R. mit Asphalt ausgebaut. Im ländlichen Raum sind auch noch sandgeschleimte Schotterdecken oder asphaltbefestigte Straßen in einer Ausbaubreite von nur 4,0 bis 5,0 m mit beiderseitigen überbreiten sandgeschleimten Randstreifen anzutreffen.

Der Straßenzustand ist differenziert zu beurteilen. Die Autobahnen weisen einen guten bis befriedigenden Zustand aus. Die Nationalstraßen besitzen in der Regel unbefestigte Randstreifen und weisen auch noch größere Oberflächenschäden auf. Der Prozess der Verbesserung der Straßeninfrastruktur in den letzten Jahren in Litauen ist durchaus vergleichbar mit dem Ausbau des Straßennetzes in Schweden in den letzten zwanzig Jahren, insbesondere im nördlichen Lappland und in den gebirgigen Regionen.

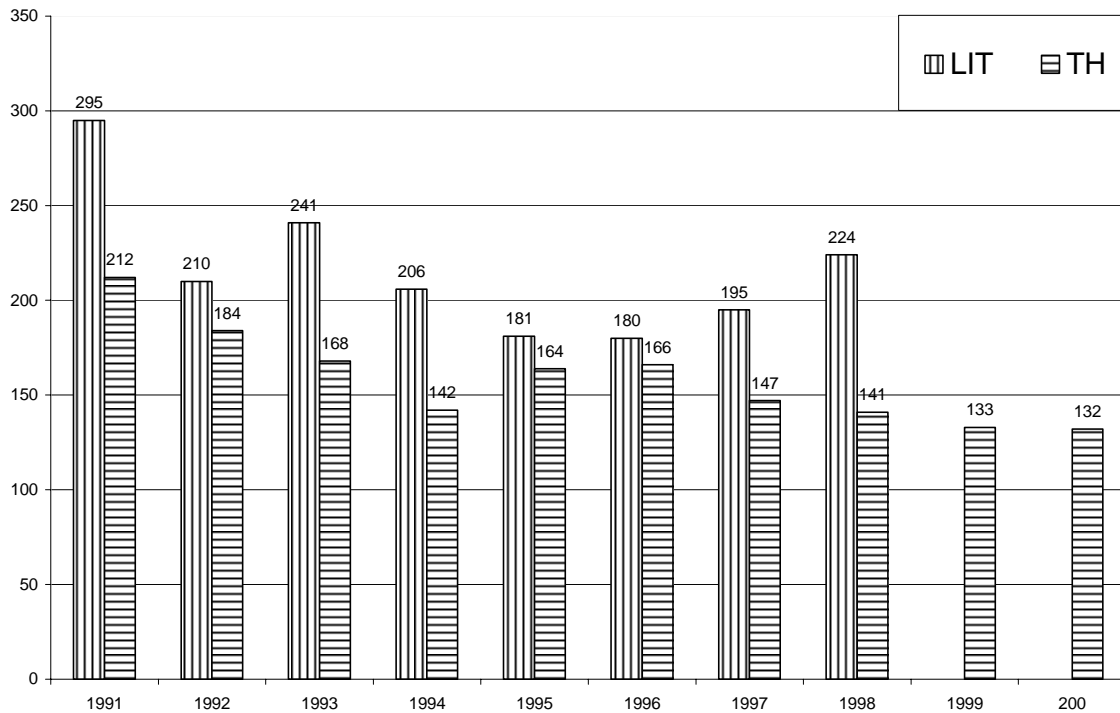


Abbildung 5: Entwicklung der im Verkehr Getöteten nach [6]

Eine Besonderheit stellt im Straßenverkehr die Verkehrssicherheit dar. Hier ist ein umfangreiches Programm zu absolvieren, um den Anschluss an das (west-)europäische Niveau zu erreichen. Die drei baltischen Staaten weisen hier untereinander ähnliche Verhältnisse auf. Ursachen für diese Situation sind u. a. der schlechte Straßenzustand bzw. noch mangelnde Sicherheitsausstattung einerseits und zu schnelle Fahrzeuge bzw. riskante Fahrweise andererseits, ein noch falsches Verständnis oder eine falsche Auslegung für den Begriff „neue Freiheit“. Alkohol am Steuer bzw. auch noch unzureichende Kontrollen und Ahndung von Verkehrsverstößen sind weitere Gründe. Ein Vergleich mit der Entwicklung in Thüringen unmittelbar nach Öffnung der Grenzen nach 1990 zeigt nahezu die gleichen Ursachen. Hier stieg die Rate der Getöteten bei Verkehrsunfällen kurzzeitig um das Vierfache gegenüber der Zeit vor 1989 an. 1995/1996 waren die Werte in Litauen und Thüringen annähernd gleich, bezogen auf die Einwohnerzahl und lagen in Thüringen bei 180 und in Litauen bei 165 tödlich Verunglückter pro 1 Mill. Einwohner.

Die Motorisierung lag 1989 bei etwa 125 (in der DDR zum Vergleich bei ca. 230 und in Deutschland West bei ca. 480 PKW/1000 EW) und hat nach 1990/1991 einen sehr starken Anstieg erfahren: etwa 330 PKW/1000 EW (ostdeutsche Bundesländer ca. 550). Der Vergleich zu den anderen baltischen Staaten und Finnland ist hier angebracht: Finnland 400, Estland 350 und Lettland ca. 220 PKW/1000 EW.

	<i>Estland</i>		<i>Lettland</i>		<i>Litauen</i>		<i>Finnland</i>		
	1988	1998	1088	1998	1988	1998	1968	1988	1998
<i>Bevölkerung in 1000</i>	1571	1441	2641	2458	3704	3700	4633	4939	5147
<i>Kraftfahrzeuge in 1000</i>	259	538	319	650	540	1110	581	2034	2329
<i>PKW/1000 EW</i>	137	312	92	196	115	265	125	363	395
<i>Mill. KFZ km</i>	4200	6280	3220	7230 <sup>2)</sup>	8100	13320 <sup>2)</sup>	10800	36510	45830

Getötete (absolut)	268	284	623 <sup>1)</sup>	677 <sup>1)</sup>	826 <sup>1)</sup>	829	939	653	400
Getötete/1 Mill. EW	1,71	1,97	2,36	2,75	2,23	2,24	2,03	1,32	0,78
Getötete/10 000 KFZ	9,61	5,28	19,53	10,42	15,30	7,47	16,16	3,21	1,72
Getötete/100MillFZkm	6,38	4,52	19,35	9,36	10,20	6,22	8,69	1,79	0,89

- 1) 7-Tage-Daten wurden mit dem Faktor  $k=1.08$  in 30-Tage-Daten umgerechnet  
2) geschätzte Daten

Abbildung 6: Daten zur Verkehrsentwicklung nach [3]

## GESCHICHTE LITAUENS

Litauen wird in den Geschichtsbüchern erstmalig um das 10. Jahrhundert erwähnt. Im 13. Jh. bindet erstmalig König Mindaugas alle litauischen Stämme unter seiner Führung. Interessanter Weise wird in diesem Reich schon 1410 das Magdeburger Recht eingeführt. Zu diesem Reich gehörte jener Zeit auch die Stadt Kiew.

Im 12. und 13. Jh. wurde das litauische Reich noch von Kernave aus regiert, heute ein kleiner Ort, nur die fünf Burghügel erinnern an die königlichen Zeiten. Später verlegte König Gediminas seinen Amtssitz nach Vilnius.

1410 verteidigen sich die Litauer erfolgreich gegen die Deutschen Ordensritter in der Schlacht bei Tannenberg. Im 16. Jh. erreicht das litauische Reich seine größte Ausdehnung, die bis an das Schwarze Meer reicht. Mit der Staatsgründung Polen–Litauen im Jahre 1569 werden die Litauer jedoch zunehmend unterdrückt und verlieren ihre Eigenständigkeit. Nach der dritten Teilung Polens 1795 fällt der größte Teil Litauens an das Russische Reich. Im 19. Jh. formierte sich ein Widerstand gegen das Zarenreich, der aber teilweise brutal unterdrückt wird (Zeitepoche der Russifizierung).

Seine Selbständigkeit als Staat erhält Litauen im Ergebnis des Ersten Weltkrieges zurück im Jahre 1918; mit dem Abkommen von 1940/41 zwischen Deutschland und der Sowjetunion verliert Litauen seine Selbständigkeit erneut wieder und wird eine Republik in der Sowjetunion.

Nach 1945 wird das Memelgebiet in die ehemalige Sowjetunion zur litauischen Republik gehörend eingegliedert. Der Widerstand im Partisanenkampf gegen die Sowjetunion nach dem Zweiten Weltkrieg endet erst 1951 mit der Festnahme und Verurteilung der Führer. 1988 formiert sich der Widerstand gegen die ehemalige Sowjetunion in der Gründung der Bewegung „Sajudis“ (Aufbruch). Sajudis gewinnt 1990 die Parlamentswahlen und erklärt 1990 auch die Unabhängigkeit. Nach Repressalien und einer blutigen Schlacht um den Fernsehturm und dem Kampf um das Parlament wird 1991 die Unabhängigkeit errungen.



*Abbildung 7: Gedenkmauer vor dem litauischen Parlament, welches 1990 von sowjetischen Streitkräften belagert wurde*

Litauen hat in seiner jüngsten Geschichte sehr viel Leid erfahren, so wurden 1941 35.000 Litauer (zumeist die Intelligenz) nach Sibirien verbannt und von 1945 bis 1953 nochmals 250.000 Menschen. Deutschland deportierte im Zeitraum des Zweiten Weltkrieges nahezu alle Juden aus Litauen (250.000).

Nach dem unmittelbaren Ende des Zweiten Weltkrieges wurden aber auch polnische und deutsche Einwohner aus Klaipeda und anderen Städten vertrieben, insgesamt 300.000 Menschen.

## **WIRTSCHAFT IN LITAUEN**

Litauen ist ein Agrarland, die Ackerfläche beträgt mehr als 50% des Landes. Aufgrund der schlechten Bodenqualität, der Folge der einseitig orientierten Planwirtschaft aus Sowjetzeiten und der mäßigen Exportwürdigkeit landwirtschaftlicher Produkte beträgt der Anteil der Landwirtschaft am Bruttoinlandsprodukt nur knapp 10%, mit fallender Tendenz. Die Situation auf dem Dorf ist gegenwärtig von einer überdurchschnittlichen Arbeitslosigkeit gekennzeichnet (über 24%), das Durchschnittsalter auf dem Lande beträgt ca. 52 Jahre.

Litauen verfügt über keine wesentlichen Bodenschätze, die volkswirtschaftlich relevant wären. Abgebaut werden Kiese und Sande, Kalk und Gips. Daraus resultiert die Notwendigkeit, sich auf die verarbeitende Industrie zu konzentrieren. Der Anteil der Industrie beträgt am gesamten Bruttoinlandsprodukt ca. 33%. Mit knapp 60% dominiert jedoch der Dienstleistungssektor.

(Interessanterweise liegen diese Kennziffern für die anderen baltischen Staaten in der gleichen Größenordnung, d.h. dass die Wirtschaftsstruktur in den baltischen Staaten etwa gleich gelagert ist.)



Den industriellen Bereich teilen sich die Möbelindustrie (IKEA, verschiedene Zulieferer für das Baugewerbe), die Zulieferung zur Autoindustrie (AUDI, VW, BMW, Peugeot, Renault), Baufertigteile und Fertighäuser für die Russische Föderation sowie Molkerei- und auch Fleischprodukte. Konfekt wird im Export für die gesamten GUS-Länder und die Russische Föderation produziert. Die Bekleidungsindustrie exportiert nahezu 90% ihrer Erzeugnisse.

Die Wirtschaftskraft Litauens liegt bei ca. 2700,-€/Person (Bruttosozialprodukt) und entspricht damit in etwa einem Zehntel des Wertes in Deutschland mit ca. 26.000,-€/Person. Das durchschnittliche Einkommen beträgt (im Jahr 2003) 1.428 Litas (Brutto), dies entspricht etwa 415,-€. Der zu zahlende Mindestlohn liegt bei 450,-Lt, am meisten verdienen die Angestellten im Finanzbereich mit 4400,-Lt, im öffentlichen Dienst werden durchschnittlich 1664,-Lt gezahlt. In der Landwirtschaft und im Hotelgewerbe zahlt man die niedrigsten Löhne zwischen 600,- und 700,-Lt.

Das Preisniveau ist nur bedingt mit Deutschland zu vergleichen, allerdings kosten Produkte westlicher Herkunft (technische Geräte, Kleidung, Lebensmittel) in Litauen etwa das gleiche wie in Deutschland. Einheimische Grundnahrungsmittel sind wesentlich billiger, und 98% der Bevölkerung zahlt keine Miete, weil dieser Anteil der Bevölkerung in Eigentumswohnungen lebt.

In Mazeikiai produziert die einzige Erdölraffinerie des Baltikums Benzin und andere Produkte für Litauen, die übrigen baltischen Länder und beliefert auch das Kaliningrader Gebiet. Gegenwärtig wird der Hafen Klaipeda als Erdölhafen ausgebaut.

**Elektroenergie** wird zu 80% aus dem Atomkraftwerk in Ignalia bezogen. Dieses Werk produziert auch für den Export nach Weißrussland und in die Ukraine.

Litauen unterhält gute wirtschaftliche Beziehungen zu Deutschland, Export und Import sind ausgeglichen, der Anteil am gesamten litauischen Auslandshandel beträgt ca. 16% (im Vergleich aus litauischer Sicht: Russland 7% Export, 20% Import).

## STADTENTWICKLUNG IN LITAUEN

Die Stadtentwicklung in Litauen wird durch die allgemeine technische Entwicklung in Europa gekennzeichnet und durch die landwirtschaftliche Struktur dieser Region geprägt. Litauen besitzt keine nennenswerten montanen oder anderen Bodenschätze, die eine forcierte Industrialisierung und damit eine durch Industrie geprägte Stadtentwicklung besonders vorangetrieben hätten, wie wir sie aus England oder aus Deutschland Ende des 19. Jhs. mit den typischen Gründerzeitgebieten kennen. Die wechselvolle politische Geschichte als Staat zwischen Westeuropa und Russland und die unterschiedliche Zugehörigkeit von Teilen Litauens zu Preußen, Russland und Polen hat einen weiteren Einfluss auf die Stadtentwicklung genommen.

Das Stadtbild wird auch durch die nordeuropäische (skandinavische) Lebensart „WOHNEN IM GRÜNEN“ geprägt. Damit erreichen die Städte eine große Flächenausdehnung mit einer geringen Bevölkerungsdichte, was sich negativ auf die verkehrliche, soziale und technische Erschließung auswirkt.



*Abbildung 8: Im Weichbild der Stadt Vilnius mischen sich Wochenendsiedlung und städtisches Wohnen*

Die Stadtentwicklung in Vilnius kann zum Beispiel in drei Perioden eingeteilt werden [1]. In der **Periode bis 1960/1965** bewahrte die Stadt Vilnius seine historisch entwickelten Merkmale, mit einer hohen Bebauungs- und Bevölkerungsdichte im Kernbereich (bis 300 EW/ha) und mit einer intensiven Funktionsmischung. Im Verkehrsbereich dominierte der öffentliche Verkehr (Bus) und der Fußgängerverkehr, die Motorisierung betrug in etwa 10 PKW/1000 EW. Im Weichbild der Städte bestehen kleine Gehöfte oder Wochenendhäuser (Datscha), teilweise sehr zerstreut zu einander gelegen. Stadtgrenze und dörfliche Struktur gehen - ohne eine sichtbare oder spürbare Grenze in der Besiedlung wahrzunehmen - ineinander über und erinnern etwas an die skandinavische regionale Siedlungsstruktur in Norwegen, Finnland oder Schweden (shattered settlement).

Danach setzte eine Periode **(1965 bis 1990)** mit einer Planungsdoktrin ein, die den mehrgeschossigen Wohnungsbau mit vorgefertigten Bauelementen forcierte und den Eigenheimbau völlig unterband. Ursache für diese Entwicklung waren einerseits die Notwendigkeit der Verbesserung der Wohnverhältnisse und andererseits die wirtschaftliche Situation. Diese wirtschaftliche Situation beförderte und begründete im Allgemeinen auch einen gewissen Gigantismus und führte zu strukturellen Schiefen. In der Regel wurden die Vorgaben einer fünfgeschossigen Bebauung durch den Bau von 11- bis 17-geschossigen Gebäuden weit überboten, verbunden mit dem Verlust an Individualität, Verlust an Grün, mit dem Mangel an einer sozialen Ausstattung, der Ausprägung einer ausreichenden verkehrlichen Infrastruktur oder an Stellflächen für den ruhenden Verkehr.

So wurde beinahe die Hälfte der Bevölkerung von Vilnius (ca. 300.000 EW) in einem einzigen riesigen Wohngebiet, nur unterteilt in Teilbereiche, konzentriert. Dieses Wohngebiet war mit der übrigen (Kern-) Stadt und dem dominierenden Gewerbegebiet nur durch eine einzige vierstreifige Hauptnetzstraße verbunden. Im Verkehrssektor erhält in dieser Periode der öffentliche Personenverkehr absolute Priorität, die Liniendichte sollte mindestens 1,5 km/km<sup>2</sup> betragen. Das

Straßenetz und die Flächen für den ruhenden Verkehr werden für eine perspektivische Motorisierung von 150 bis 180 Kfz/1000 EW geplant.

Diese Entwicklung ist gleich zu setzen mit dem Ausbau der Plattenbausiedlungen in der ehemaligen DDR zwischen 1970 und 1990. Für die Stadt Erfurt gilt ebenso wie für Vilnius: wohnten 1965 noch alle 220.000 Einwohner im kompakten Stadtgebiet, so wohnten Ende der 80iger Jahre ca. 100.000 EW im Norden und Süden in den so genannten Neubaugebieten. In Folge dieser extremen Entwicklung verödeten die Innenstädte und „rutschten“ (vom Bauzustand her gesehen) in sich zusammen. Die Motorisierung lag damals in der DDR bei ca. 150 bis 180 PKW/1000 EW und war ebenfalls durch den maximalen endlichen Planwert vorgegeben (350 PKW/1000 EW). Auch äußerlich war dieser Gleichklang zu spüren: in Vilnius gab es eine Fußgängerzone „Erfurter Straße“, eine Bar „Erfordias“ usw.; in Erfurt gab es eine „Vilniuser Straße“, ein Hotel „Vilnius“ usw.

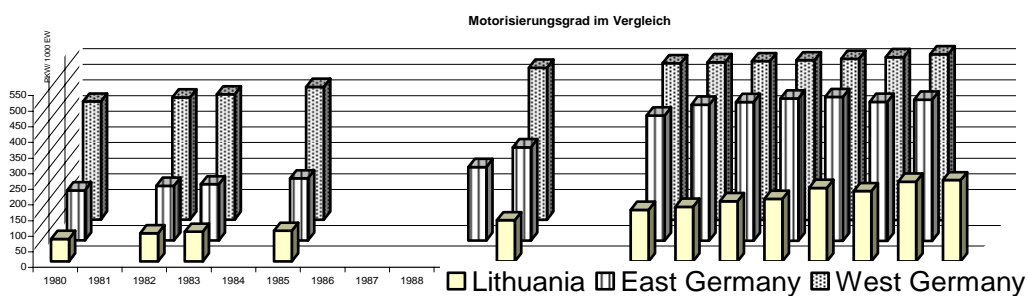


Abbildung 9: Entwicklung der Motorisierung in Litauen und Deutschland nach [6]

Diese vorgenannten großen Wohngebiete in Vilnius bedürfen dringend der Sanierung. Dabei muss man beachten, dass bis zu 98% dieser Wohnungen in den Plattenbaugebieten in Privatbesitz übergegangen sind, nicht jedoch das Treppenhaus und das Umfeld dieser Wohnungen. Entsprechend ist auch das Verantwortungsgefühl differenziert ausgeprägt.

Eine neue gesellschaftliche Entwicklung begann mit dem Austritt aus dem Verbund der ehemaligen UdSSR und der Erlangung der Unabhängigkeit Litauens, die auch ihren Niederschlag in einer neuen Stadtentwicklung fand. Nach einer Anfangsperiode und Konsolidierung der Gesellschaft und Wirtschaft setzte ab ca. 1995 in Vilnius und anderen Städten eine Stadtentwicklung ein, die u. a. durch verschiedene Tendenzen der Privatisierung des Wohnungsmarktes, der Entwicklung von Eigenheimsiedlungen und der Umstrukturierung der Wirtschaftsflächen gekennzeichnet ist.



*Abbildung 10: Bauen im Außenbereich ohne jegliche soziale Infrastruktur*

Die Ansiedlung von Eigenheimen im Umfeld der großen Städte geht unterschiedliche Wege, die in der Regel zu einer negativen Stadtentwicklung führen. Zum einen werden die im Weichbild der Stadt angesiedelten Wochenendparzellen aus der Vergangenheit (Datschen) zu Wohngebäuden „aufgerüstet“, zum anderen werden neue Kleinststandorte von Einfamilienhäusern mitten im Wald erschlossen. Diesen Kleinststandorten fehlt es in der Regel an technischer und sozialer Infrastruktur. Die fehlende Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz fördert die Nutzung des privaten PKW, und die geringe Wohndichte solcher Gebiete lässt auch eine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz wegen zu geringem Verkehrsaufkommen uneffektiv erscheinen.

Noch verheerender wirken Siedlungsangebote, die völlig losgelöst von bestehenden Standorten und Siedlungen in die freie Natur hinein gebaut werden. Diese Siedlungen werden in der Regel von Bauträgern erstellt und dann an Zahlungskräftige verkauft.

Vorbildlich kann man die Umnutzung von ehemaligen Militärfächen nennen. Hier sind Dienstleistungsbereiche, Wohnkomplexe und Einkaufsmärkte entstanden, die sich organisch in den Stadtorganismus einordnen.



*Abbildung 11: Umnutzung eines ehemaligen Militärgebietes – deutlich erkennbar sind noch Reste alter Militärgaragen*

Der Wettbewerb in der Gesellschaft greift natürlich auch auf dem Gebiet des öffentlichen Personenverkehrs. So existieren heute in Vilnius und in anderen Städten die kommunalen Verkehrsbetriebe, private Omnibusunternehmen im kommunalen und regionalen Bereich und besonders die beliebten Linientaxi nebeneinander und buhlen um die Fahrgäste.

### **ANSICHTEN**

Stellvertretend für den Aufbruch in diesem Land, für Denkmalpflege und Stadtsanierung, aber auch für kulturhistorische Besonderheiten sollen ein paar Anmerkungen am Ende dieses Beitrages stehen.



*Abbildung 11: Hauptplatz in Vilnius mit Stanislaus-Kathedrale*

Die **Kurische Nehrung** [4] bildet die natürliche Grenze zur Ostsee. Sie gehört seit 2001 zum Weltkulturerbe der UNESCO. Die Dünenlandschaft ist infolge des Raubbaus an der Natur durch flächenhafte Rodung der Wälder entstanden. Die Wanderdünen haben im 17. und vor allem im 18. Jh. mehrere Dörfer im Sand verschüttet. Die Geschwindigkeit dieser Wanderdünen betrug bis zu 7 m/Jahr. Der preußische Landforstmeister Franz Epha wurde als königlicher Dünen-Plantagen-Inspektor und Badekommissar auf Befehl des preußischen Königs eingesetzt, um hier planmäßig und Umwelt schützend einzugreifen. Wesentliche Erfolge zur Rettung der Landschaft und Siedlungen stellten sich zum Ende der zweiten Hälfte des 19. Jhs. ein.

Früher war dieses Gebiet militärisches Sperrgebiet und nur der Nomenklatura der sowjetischen Partei- und Staatsführung zugänglich. Heute stellt sich das Naturschutzgebiet als Naherholungs- und Feriengebiet dar, allerdings mit sehr strengen Auflagen für die Nutzung im Interesse des Umweltschutzes. Die höchste Düne misst 60 m. In Nida kann das ehemalige Wohnhaus von Thomas Mann besichtigt werden. Das litauische Nida (früher Nidda) liegt unmittelbar am kleinen Grenzübergang zum Kaliningrader Gebiet. Der Naturschutz gilt grenzüberschreitend für die gesamte Nehrung, für das Betreten und Durchfahren wird auf russischer und litauischer Seite ein Obolus erhoben.

Der Tourismus floriert in diesem Bereich außerordentlich, die wenigen Dörfer sind saniert, die Infrastruktur im Aufbau. Die Kurische Nehrung ist eine Reise wert, die gastfreundlichen Menschen sprechen sehr häufig deutsch.

Das Wasserschloss **Trakai** ist eine der Hauptsehenswürdigkeiten in Litauen, ca. 25 km von Vilnius in westlicher Richtung gelegen. Von Vilnius aus nach Deutschland startend kann man vom Flugzeug aus bei guter Sicht auf der rechten Seite sitzend das Wasserschloss und seine umgebenden Seen bewundern.



*Abbildung 12: Wasserschloss Trakai*

Die gleichnamige Stadt Trakai erhielt 1444 das Magdeburger Stadtrecht. In Trakai leben heute noch Karaimer, die alttestamentarische Religion ausübend, und auch Tataren. Beide Volksgruppen kamen im 14. und 15. Jh. nach Trakai und stellten die Palastwachen des Königshauses. Das Wasserschloss Trakai steht für eine langjährige Aufbauarbeit und Denkmalpflege. Noch 1950 war es eine unzugängliche Ruine, heute ist es vollständig saniert. Die schwierigen Aufbauarbeiten, aber auch die geschichtliche Entwicklung der Burg selbst, dieses Gebietes und Litauens kann man im Museum eindrucksvoll nachvollziehen.

## **RESÜMEE**

Litauen ist ein Land im großen Aufbruch. Wer die Ausgangsposition 1990/1991 gesehen hat und heute das Land bereist, wird erleben können, wie sich eine ehemalige Sowjetrepublik aus diesem Verbund nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich und gesellschaftlich gelöst hat und wie sich ein eigenständiges unabhängiges Land im Osten Mitteleuropas entwickelt hat. Man muss dies auch vor dem Hintergrund sehen, dass es kein „Westlitauen“ zur Seite hatte, welches mit Geld und dem „know how“ zur Seite gestanden hätte.

Litauen liegt geografisch in der Mitte Europas, gesellschaftlich und wirtschaftlich ist es zusammen mit den drei baltischen Staaten der Außenposten Mitteleuropas.

## **QUELENNACHWEIS**

- [1] Juskevicius, Pranciskus, „Harmonisierung der Entwicklung der Stadt und ihrer Verkehrssysteme“; Thesen zur Habilitationsschrift, Vilnius Gediminas Technikus Universitatas, Litauen 2003, kommentiert.
- [2] Statistics of Road Traffic Accidents in Lithuania, Lithuania Road administration, 2004.
- [3] Pihlak, Ilmar (TU Tallinn)/Antov. Dago (IB Stratum, Tallinn), Unterschiede in der Straßenverkehrssicherheit zwischen den baltischen Staaten und Finnland (übersetzt aus dem Englischen und bearbeitet: Münch, Hartmut, FH Erfurt), veröffentlicht in: Straßenverkehrstechnik Nr. 8/2002.
- [4] Sietz, Henning; Kurische Nehrung. Naumann-Verlag Dülmen, 2. Auflage 1997.
- [5] Harenberg-Länderlexikon. Harenberg Lexikon Verlag, Sonderausgabe 2002.
- [6] Burinskiene, Marija (Gediminas Technical University Vilnius Lithuania)/Münch, Hartmut (University of Applied Sciences Erfurt, Germany), Traffic Development in Lithuania and in Germany. Some Aspects.
- [7] Balticum Estland-Lettland-Litauen, Reiseführer Marco Polo, Ausgabe 2000.
- [8] Königsberg-Ostpreußen, Reiseführer Marco Polo, Ausgabe 2001.