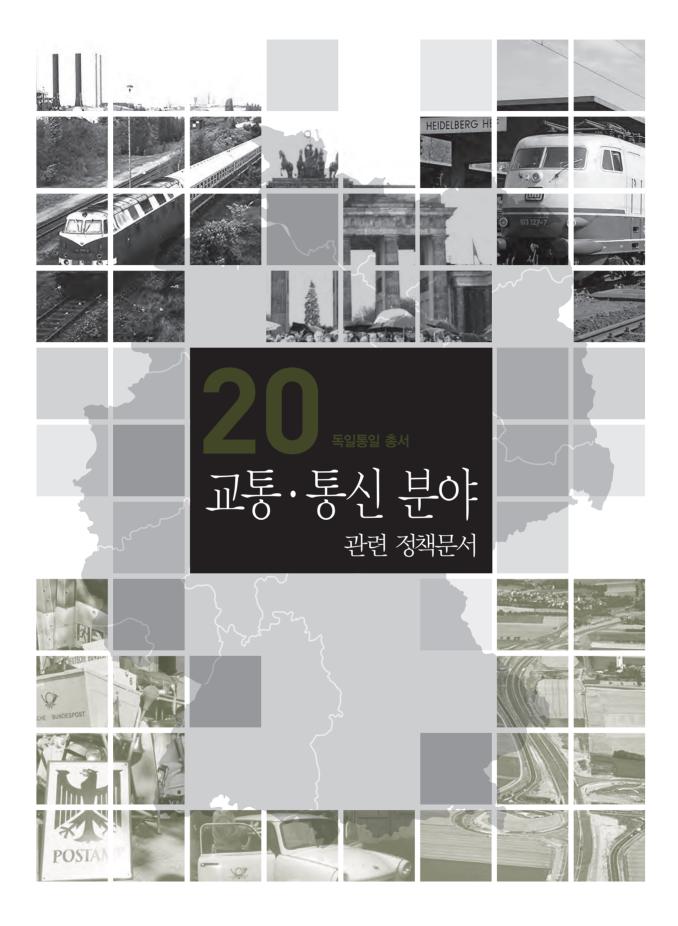
바

발간등록번호 11-1250000-000126-01



본 서에 수록된 내용은 집필자의 개인적인 견해이며, 통일부의 공식적인 의견을 반영하는 것이 아님을 밝힙니다.



#### 독일통일 총서 20

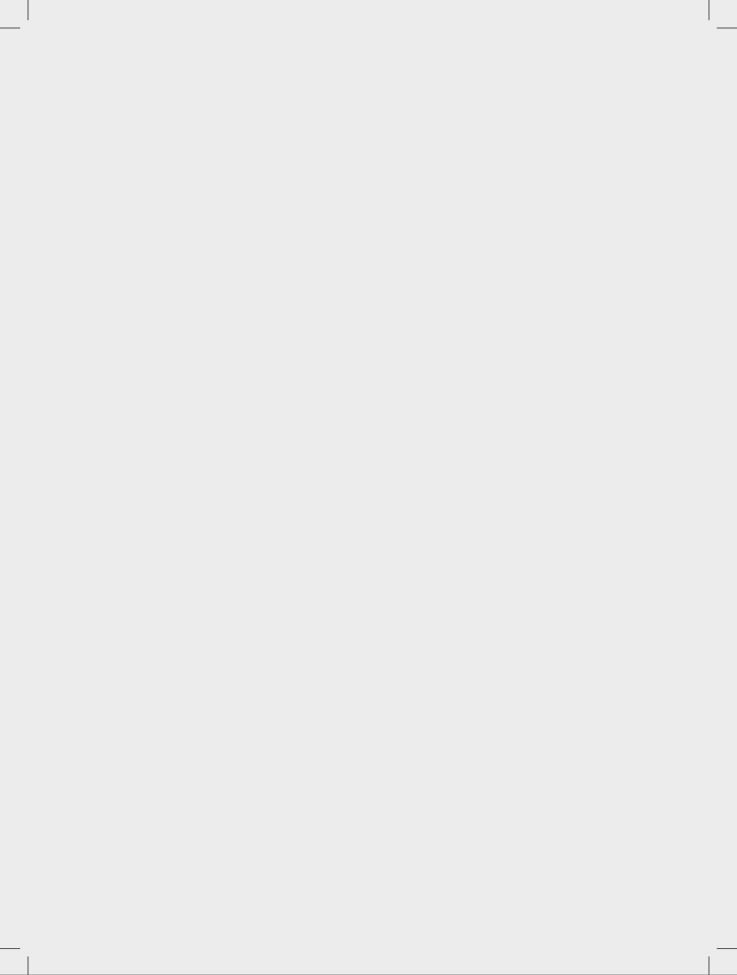
교통·통신 분야 관련 정책문서

**발행일** 2017년 12월

**발행처** 통일부

서울특별시 종로구 세종대로 209 정부서울청사 전화 02)2100-5757

다자인·제작 (사)한국장애인이워크협회 일자리사업장 전화 02)2272−0307































### 통일독일의 교통·통신 통합과 정책적 시사점

| 제1장 교통·통신의 통합과 통일의 의미      | 12 |
|----------------------------|----|
| 제1절 교통·통신과 통일              | 12 |
| 제2절 기존 문헌 및 연구 검토          | 16 |
|                            |    |
| 제2장 통독 전 교통·통신 실태 및 특성     | 22 |
| 제1절 교통·통신과 인프라 현황 및 이용실태   | 22 |
| 1. 교통·통신 인프라 현황            | 22 |
| 2. 교통 인프라 이용실태             | 31 |
| 제2절 통일 전 교통·통신 인프라 협력 사례   | 39 |
| 1. 통일 이전 접경지역 인프라 건설 지원 실태 | 39 |
| 2. 통과로 실태 및 통과로 확충 협력사업    | 40 |
| 제3절 주요 문제점 및 시사점           | 42 |
| 1. 통과협정 발표 이후 발생한 주요 문제점   | 42 |
| 2. 협력 및 지원사업 추진상의 시사점      | 43 |

| 제3장 통독 후 교통·통신의 통합과정 및 실적                       | 45  |
|---|-----|
| 제1절 통일 후 주요 정책                                  | 45  |
| 1. 독일연방교통계획 1992 및 2003(BVWP '92 및 '03)         | 46  |
| 2. 통독 교통프로젝트(Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) | 60  |
| 3. Telekom 2000 프로젝트                            | 63  |
| 4. 기타 관련 제도 및 지원 기관                             | 64  |
| 제2절 통일 후 주요 변화                                  | 66  |
| 1. 사회적·경제적 여건 변화                                | 66  |
| 2. 교통 여건 변화                                     | 73  |
| 제3절 통일 후 주요 정책의 성과와 과제                          | 79  |
| 1. 성과   | 79  |
| 2. 과제   | 80  |
|   |     |
| 제4장 남북 간 교통 분야 협력 현황 및 한반도의 대응방안                | 82  |
| 제1절 남북 간 교통 분야 협력 사례                            | 82  |
| 1. 남북 간 교통 및 교류협력의 주요 연혁                        | 82  |
| 2. 남북 간 교류협력 및 물자수송의 주요 합의 내용                   | 86  |
| 3. 남북 간 주요 물자수송 및 협력 사례                         | 88  |
| 4. 기존 남북 교통 관련 주요 협력 제안 사업                      | 90  |
| 제2절 남북 교통 통합을 위한 우리의 대응                         | 95  |
| 1. 통일한국의 공간구조 구상                                | 95  |
| 2. 남북 및 동북아 교통·물류 통합 구상                         | 98  |
| 제3절 독일통일이 주는 시사점과 우리의 현실                        | 101 |
| 1. 독일과 한반도의 여건 비교                               | 101 |
| 2. 한반도 통일준비를 위한 접근방법(시사점)                       | 103 |
| 제4절 통일 후 통합과정의 문제점과 대응방안                        | 107 |
| 1. 통일한반도의 교통 체계 통합과정에 대한 전망                     | 107 |
| 2. 통일한반도의 교통 체계 통합 방안                           | 111 |
|   |     |
| 〈부록〉 한반도 통일 관련 교통 분야 주요 연구                      | 122 |



# 정책문서를 통해 본 독일통일과 교통·통신

| 들어가며                            | 128 |
|---------------------------------|-----|
| 제1장 분단시기 동독과 서독 간의 교통·통신 교류     | 131 |
| 제2장 교통·통신 개선 계획 수립-개혁과도기        | 134 |
| 제1절 우편통신                        | 134 |
| 제2절 교통                          | 138 |
| 제3장 우편통신의 통합                    | 142 |
| 제4장 교통 체계의 통합                   | 145 |
| 제1절 독일통일 교통프로젝트                 | 146 |
| 제2절 신연방주의 교통정책                  | 148 |
| 제3절 독일제국철도와 독일연방철도-독일철도의 이원적 구조 | 152 |



# 교통·통신 분야 관련 정책문서

| 문서 목록             | 150 |
|-------------------|-----|
| 문서 요약             | 170 |
| 무서 요약(무서버형 1~102) | 17( |

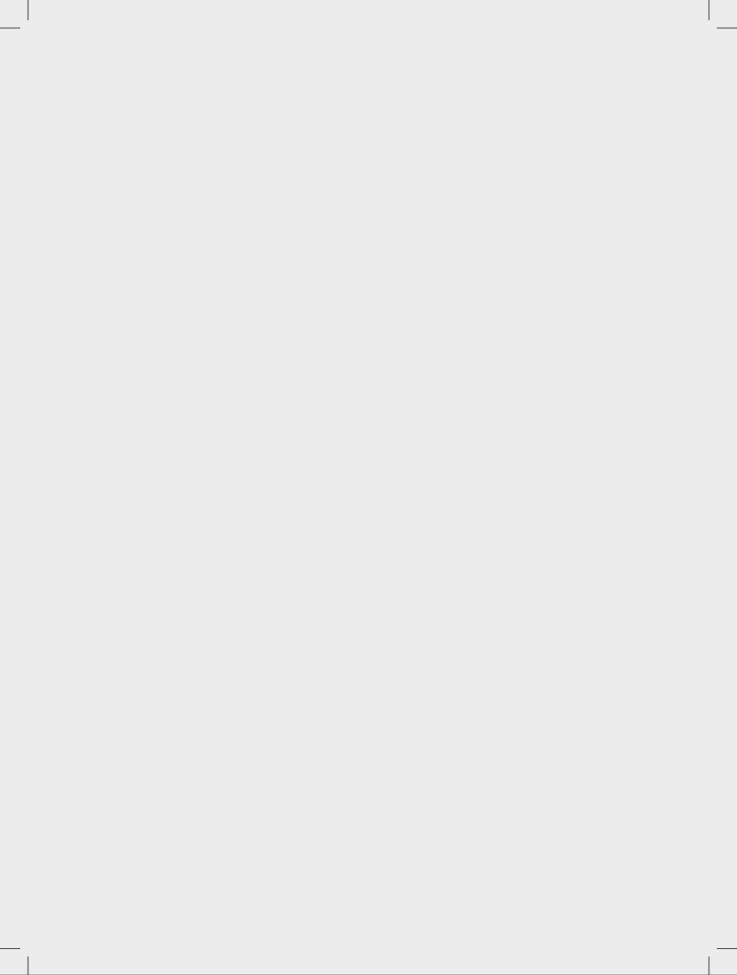
독일어 원문 자료(CD 수록)

### 표 목차

| 표 1-1〉 통독 전 동·서독 철도현황 비교(1989년)               | 26  |
|---|-----|
| 표 1-2〉 동서독 간의 전기통신 격차                         | 30  |
| 표 1-3〉통독 전후 교통수단별 수송분담률                       | 32  |
| 표 1-4〉 통독에 따른 1991-2012년 간의 교통 부문 투자규모        | 49  |
| 표 1-5〉 독일의 주요 통일비용 추정치(2000년까지의 추정치)          | 50  |
| 표 1-6〉도로 부분 우선프로젝트 투자계획                       | 55  |
| 표 1-7〉BVWP 2003에 제시된 2001~2015년 간의 교통 부문 투자규모 | 56  |
| 표 1-8〉동·서독 연결 프로젝트 계획 현황                      | 61  |
| 표 1-9〉 동·서독의 통일 후 단기적 주요 지표의 변화               | 69  |
| 표 1-10〉 통독 이전의 동·서독 교통시설 비교                   | 77  |
| 표 1-11〉도로연장 변화 추이                             | 78  |
| 표 1-12〉통일 이후 구동서독의 접근성 수준 비교(2000, 2001)      | 79  |
| 표 1-13〉남북 인원 왕래 실적                            | 85  |
| 표 1-14〉남북 차량 왕래 현황                            | 85  |
| 표 1-15〉남북 선박 및 철도 운송 실적                       | 86  |
| 표 1-16〉통일국토개발 구상에 관한 기존 연구의 검토                | 97  |
| 표 1-17〉 독일에서 배울 점, 우리가 잘 할 수 있는 점             | 104 |
| 표 1-18〉 통일한국 교통프로젝트 : 교통 부문 단기 프로젝트           | 114 |

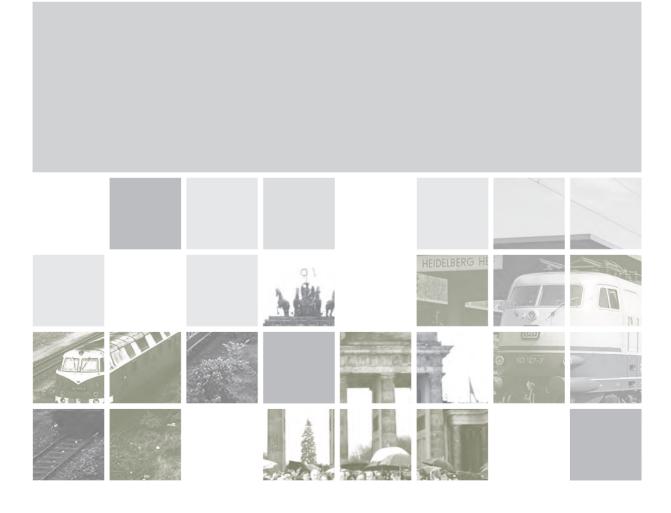
#### 그림 목차

| 그림 1-1〉 독일 및 유럽 고속도로망(중심에 독일)         | 24  |  |
|---------------------------------------|-----|--|
| 그림 1-2〉 구동독의 통일 전 자동차 보유율과 국가별 비교     | 25  |  |
| 그림 1-3〉 독일 주요 철도망(ICE, IC/EC)         | 27  |  |
| 그림 1-4〉 독일 연방 주운 네트워크                 | 28  |  |
| 그림 1-5〉독일 Schwanheide 국경역의 배치도        | 37  |  |
| 그림 1-6〉연방철도망 계획 노선도                   | 57  |  |
| 그림 1-7〉 독일 연방고속도로 계획 노선도              | 58  |  |
| 그림 1-8〉 독일 연방주운 계획도                   | 59  |  |
| 그림 1-9〉 주요 거점지역 및 거점(결절점) : 철도네트워크 예  | 60  |  |
| 그림 1-10〉통독 교통프로젝트                     | 62  |  |
| 그림 1-11〉 통일독일의 공간적 범위                 | 67  |  |
| 그림 1-12〉 통일독일의 공간적 위상의 변화             | 68  |  |
| 그림 1-13〉 통독 후 인구증감의 변화 예측(1989~2000)  | 70  |  |
| 그림 1-14〉 통독 후 인구이동의 추이(구서독 기준)        | 71  |  |
| 그림 1-15〉 통독 후 지역 간 인구이동               | 72  |  |
| 그림 1-16〉 통독 전·후 도시 지역별 자동차보유율의 변화     | 73  |  |
| 그림 1-17〉통일 전후 수송분담률의 변화               | 74  |  |
| 그림 1-18〉 구동독지역 고속도로 실태                | 76  |  |
| 그림 1-19〉 독일 연방장거리도로(지역간도로)의 연장 변화 추이  | 78  |  |
| 그림 1-20〉 남북 교통 관련 주요 교류협력 연혁          | 84  |  |
| 그림 1-21〉 제2차 정상회담에 따른 교통 및 물류 관련 협력사업 | 91  |  |
| 그림 1-22〉UN ESCAP ALTID 노선도            | 93  |  |
| 그림 1-23〉 동북아 및 통일한반도의 전형적인 공간구조 형태    | 96  |  |
| 그림 1-24〉 통일국토의 개발축 구상 사례              | 97  |  |
| 그림 1-25〉 동북아 단일교통시장 추진전략              | 100 |  |
|                                       | 40= |  |
| 그림 2-1〉연방우체국에서 지급된 환영금 증서             | 135 |  |
| 그림 2-2〉 돈일통일 교통프로젝트                   | 147 |  |



독일통일 총서 20

교통·통신 분야 관련 정책문서



## 통일독일의 교통·통신 통합과 정책적 시사점





#### 교통·통신의 통합과 통일의 의미

#### 제1절 교통·통신과 통일

세계 여러 통일사례를 보면서 "통일의 물꼬는 어디에서 시작되었을까?"라는 의구심을 가지게 되는데, 바로 '교류'라는 한 단어로 압축할 수 있다. 정치적 교류, 경제적 교류, 사회·문화적 교류, 인적·물적 교류, 이러한 다양한 교류가 국가적 통일과 통합을 가능하게 하였다.

독일 역시 서베를린이 동독지역 중심에 입지하고 있어 서독과 서베를린 간 동독을 통과하는 교류과정에서 직·간접적으로 서독민과 동독민의 다양한 접촉과 교류가 이루어졌다. 이는 국가 차원의 정치적, 경제적 교류와 지원과는 다른 차원의 사회·문화적 교류를 가능하게 하였으며, 이것이 독일통일을 만들었고, 통일 후 보다 용이하고 신속한 경제·사회적 통합을 이루는 원동력이었다고 말할 수 있다.

우리나라도 과거 북한에 대한 자료나 정보 그리고 소식을 통제하고 왕래는 꿈도 꾸지 못한 시절이 있었다. 그러나 2000년대에 들어서면서 어찌 되었든 우리는 많은 북한 소식과 정보를 듣고, 보고, 접하게 되었으며, 개성공단, 개성·금강산관광을 통해 북한을 다녀오기도 하였다. 북한도 비공식적으로 남한 드라마나 소식들이 다양한 계층에 다양한 형태로 스며들고 있다. 독일

이나 동구권 붕괴의 사례를 볼 때, 북한의 이러한 변화가 한반도의 통일과 통합의 날을 기대하게 한다.

이러한 여러 가지 형태의 교류를 가능하게 하는 것이 바로 '교통과 통신" 이다. 교통은 도로, 철도, 항공, 해운·주운 등 다양한 교통수단을 활용하여 사람과 화물의 이동을 가능하게 하며, 통신은 정보의 이동을 가능하게 한다. 그래서 교통·통신망을 경제흐름의 동맥이라고 하였다. 이를 통해 많은 비즈니스와 물류를 통한 경제적 발전이 이루어지기 때문이다. 즉, 교통·통신망의 확충 및 통합은 경제발전을 가져오고, 이는 다시 사회적 교류를 확대하고, 이러한 수요는 다시 교통·통신망의 발전을 가져오는 선순환 구조를 가지고 있다. 이러한 측면에서 교통·통신망이 통일에 기여하는 공헌도는 더 이상논란의 여지가 없다.

그간 한반도에서도 남북 간 많은 인적·물적 교류가 이러한 교통·통신망을 통해 이루어졌다. 1990년대까지는 많은 인도적 물자 지원에 주로 해운이 이용되기도 하였고, 대통령의 북한 방문 등 고위층의 다양한 교류가 항공을 통해 이루어졌으며, 가장 많게는 용천재해지원, 소지원, 개성공단 물자수송, 금강산관광 등 다양한 인도적·경제적 교류가 도로를 이용하여 이루어졌다. 그리고 경의선, 동해선 철도 연결로 일부 교류가 철도를 통해 시범적으로 이루어지기도 하였다. 또한 통신은 남북관계 유지의 마지막 끈으로 상호 연락을 위한 통신망 유지의 노력이 계속되고 있다.

이러한 교통·통신은 점(시작: origin)과 점(끝: destination)에서 시작하여 선을 이루고, 선이 모여서 망(network)을 이루게 되어, 우리는 흔히 교통망, 통신망과 같이 부르게 된다. 이러한 네트워크의 형성은 결국 면으로 발전하게 되고, 지역과 전 국토로 확장되어 간다. 그리고 교통·통신망은 확충을위해 많은 시간과 재원이 소요되고, 한번 구축되면 수십 년을 사용하게 되

.....

<sup>1</sup> 본 고에서 통신 분야는 통일과정의 개략적인 통합과정만 제시하며, 향후 한반도의 대응방안(제4 장)은 30여 년 전과 기술적 격차가 현저하여 전혀 다른 통합전략이 필요하여 제외하고자 함.

는 사회간접자본이다. 따라서 이러한 교통·통신 인프라의 확충은 단계적으로 신중하게 접근해야 한다. 그간 우리는 잘못된 인프라 확충은 두고두고 애물단지로 전락하는 사례를 많이 보아 왔다. 실제 수많은 변수를 포함하고 있는 국가적 정책방향이나 사람의 행태분석을 통해 이루어지는 교통·통신 망의 수요 예측이나 확충은 쉬운 일이 아니다. 계획과 실행 과정에서 수많은 불확실성을 배제하고자 노력은 하지만 계획대로 되지 않는 경우도 많다.

실제 북한의 양면성과 시시각각 변하는 남북관계로 인해 북한을 연구하고, 통일 혹은 남북 간의 활발한 사회적, 경제적 교류를 준비해야 하는 우리로서는 통일 전이나 통일 후 교통·통신 분야에 대한 계획을 수립하고, 실천해나가는 것은 더더욱 어려운 일이다. 연구나 정책의 연속성, 각종 자료의 부재 등으로 인해 당연히 많은 오류와 착오가 있을 수밖에 없다. 그럼에도 불구하고 그간 많은 연구와 정책들이 공공 연구기관을 중심으로 꾸준히 이루어졌으며, 이러한 어려움 속에서도 그나마 우리보다 먼저 통일을 경험한 나라들을 벤치마킹하고 시사점을 찾아 미리 준비된 통일을 맞이한다면 우리는효율적이고, 경제적이며, 갈등이 최소화된 통일국가를 만들 수 있다. 그때마다 가장 많은 벤치마킹의 대상으로 독일통일이 거론되었다.

특히 통일 초기부터 '준비된 통일인지 혹은 준비되지 못한 통일인지?' 그리고 '성공한 통일인지 혹은 실패한 통일인지?' 등으로 많은 논란을 가져왔던 독일은 30여 년을 지나오면서 준비되지 못한 통일에서 지금 유럽의 정치·경제·외교를 리드하는 국가로 거듭나고 있다. 물론 독일의 여건이 우리와는 전혀 달라서 인용할 수 없다는 등의 반론도 있지만, 그래도 우리에게 주는 시사점이 많으며 독일이 범한 시행착오를 되풀이 하지 않도록 미리 준비하는 통일한반도를 맞이하기 위해서는 충분히 고려하고 참고할 가치가 있다.

일반적으로 사회·경제적 분야는 시스템적으로 여건이 많이 상이하여 독일 통일 과정을 우리에게 적용하기 어렵다고 하지만, 교통·통신정책 분야는 유 사한 점을 많이 찾을 수 있다. 예를 들면, 통독 전·후 교통정책은 독일 내부 에 머무르는 것이 아니고, 유럽 전체에 큰 영향을 미치고 또한 영향을 받아 왔으며, 우리의 경우도 역시 교통공간이 현재의 남한에 국한된 500km 이내 에서 중국, 중앙아시아, 유럽까지 1,000km 혹은 그 이상으로 확대되면서 교 통정책의 큰 변환을 필요로 하고, 동북아와 그 이상의 공간에 큰 영향을 미 치게 될 것이다. 또한, 통일 이전에도 동서독 간에는 많은 물자와 인력이 왕 래를 하였으며, 우리도 개성공단, 금강산, 남포, 평양 등 관광과 경제협력을 위해 많은 인력과 물자가 오고 갔으며, 지금도 이러한 왕래를 기대하고 있다. 이러한 남한과 북한 내 일정 도시까지 접근하는 통과교통은 서독-서베를린 간 통과로와 여건이 비슷한 실정이다.

여기에서는 통독 전·후의 여건을 검토하여 한반도의 지금과 비교하고, 통독 전·후 교통정책의 변화 및 추진 결과가 한반도통일에 주는 시사점을 도출하여 대응방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 특히, 독일통일 전·후의 정부 및 공공기관의 정책 자료를 체계적으로 분석하여 우리에게 적합한 준비를 미리하고 대응할 필요가 있다. 통일에 대비한 교통정책 개발에 있어서 독일의 사례는 매우 다양한 정책적 시사점들을 제시하며, 우리에게 반면교사 역할을 할 것이다.

이를 위하여 시간적으로는 1990년 통일 전·후로 크게 구분하고, 통일 전은 다시 1972년 동·서독 간 통과교통협정 이전과 이후로 구분하여 교통 정책의 변화를 제시하고자 한다. 통일 후 역시 통독 교통프로젝트(VDE: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit)를 중심으로 한 통일 후 10년과 이후 일상적인 국가교통정책의 하나로 추진된 지금까지 15년으로 구분한다. 향후 우리나라는 이들 중 어느 단계로 진행될지는 예측하기 어렵다. 따라서 위에서 설정한 단계별 상황을 고려하여 각 단계별로 시사점을 도출하고 대비할 필요가 있다. 공간적으로는 통일독일뿐 아니라, 유럽 전체 지역을 간접권으로 설정하여 통일독일의 교통망이 유럽과 어떤 연계성을 구축하고 유지하는지를 제시하고자 한다.

내용적으로는 우선 교통·통신 분야에 대한 통일독일과 한반도 관련 기존 연구를 검토하여 지금까지의 논의된 결과를 정리하고자 한다. 그리고 통독 전 교통·통신 분야의 인프라 현황과 이용 실태 그리고 양측의 협력 사례를 살펴보고 주요 문제점과 시사점을 정리하고자 한다. 제3장에서는 통독후 교통·통신 분야의 통합과정과 실적을 주요 정책, 주요 변화 그리고 성과와 과제 등으로 구분하여 제시하였다. 마지막 제4장에서는 독일통일이 주는 시사점을 기초로 남북 간 교통 분야 협력 현황과 한반도의 대응방안을 제시한다. 여기에서는 통신 분야의 경우 30여 년 전 독일통일 당시와는 기술적 발전의 격차가 심해 별도의 과제로 진행하는 것이 바람직하다고 생각되어 통신 분야의 대응방안은 생략하였다.

본 연구는 주로 문헌연구를 통해 이루어지며, 일부 세미나 발표자료 및 내부자료 등을 참고하여 출처가 확인되지 못한 경우들도 있다.

#### 제2절 기존 문헌 및 연구 검토2

통일에 대비한 교통·통신 분야의 연구는 앞서 언급한 바와 같이 남북관계에 따라 부침을 거듭하였다. 가장 활발한 연구와 정책 제안은 김대중-노무현 정부(1998~2008년) 시기에 2000년 6월 남북공동선언, 2007년 10월 제2차 남북정상회담을 거치면서 이루어졌다. 그렇다고 마냥 많은 연구자들이손을 놓고 있었던 것은 아니다. 도로 분야는 국토연구원과 한국도로공사, 철도 분야는 한국교통연구원, 한국철도기술연구원 및 한국철도공사, 항만 분야는 한국해양수산개발원 그리고 이러한 다양한 교통수단을 이용한 물류는 이들 모든 기관들이 각자 분야별로 꾸준히 연구를 수행하면서 음으로 양으로 국가정책 수립과 남북교류협력에 많은 기여를 하였다. 통신 분야 역

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> 여기에 서술된 연구기관이나 연구내용은 저자가 대표적인 것들 위주로 발췌하여 정리한 것으로 일부 누락된 연구기관이나 연구결과들이 있을 수 있음.

시 한국정보통신정책연구원이 주도적으로 다양한 세미나와 토론의 장을 만들어가면서 통일준비를 해왔다. 또 다른 한편에서는 이러한 각 분야에서의 통합을 위한 통일 후 법제 마련을 위한 연구도 통일연구원, 한국법제연구원 등 광범위한 분야에서 다양한 전문가들이 보다 효율적이고 신속한 통합을 위한 준비를 꾸준히 하여 왔다.

분야별 가장 대표적인 연구를 살펴보면, 도로의 경우 1995~1998년 3개년에 걸쳐 '통일 대비 종합도로망 구축방안 연구(현 국토교통부, 국토연구원)'를 시행하여, 남한의 7x9(남북 7개축, 동서 9개축)를 북한지역 간선도로망과 통합하는 연구를 시행하였고, 이후 지속적으로 '한반도 종합 간선도로망 구축방안(2007년, 한국도로공사, 국토연구원)' 그리고 최근에는 '한반도 도로망 마스터플랜(2016년)'을 통해 상기 계획을 수정·보완하면서 보다 실천적 계획을 수립하였다. 여기에서 보듯이 도로 분야에서는 국토교통부, 한국도로공사와 국토연구원의 협력을 통해 지금까지도 지속적으로 좀 더 세부적이고실천적인 연구들을 국가적 차원에서 수행하고 있다. 특히 최근에는 일부 특정 사업(예: 서울-평양 간 고속도로) 건설을 위한 구체적인 조사, 설계 등의연구나 대도시 우회도로에 대한 연구 등 공간적으로 보다 구체적이고 심도 깊은 연구들이 진행되었다.

철도 분야는 큰 틀에서 국가 차원의 종합계획은 한국교통연구원, 기술적인 분야는 한국철도기술연구원이 연구를 수행하며 남북철도의 통합 노력을하였다. 특히 철도를 활용한 물류 체계 구축은 동북아를 거냥하여 중국 및리시아, 특히 리시아와의 협력을 통해 북한철도 실태 조사 등을 수행하였으며, 궁극적으로 대륙횡단철도와 연계를 지향하며 X자형 국가기간철도망을제시하기도 하였다.

항만 분야는 한국해양수산개발원을 중심으로 '통일시대 대비 한반도 항 만개발정책방향(1998년)', '남북한 해양수산 협력방안 세미나(2007년)' 등 최근 까지 항만 및 해운 분야의 남북통합을 위한 다양한 연구를 진행하고 있다. 항공 분야는 북한 자체가 워낙 낙후되어 있어 연구가 활발하지 못하였으나, 독일의 사례를 볼 때, 통일 후 초기 급격한 수요증가에 대한 대비는 필요하다. 대표적인 연구로는 다른 분야에 비해 다소 늦은 감이 있지만 2004년한국교통연구원에서 '통일시대를 대비한 남북한 항공운송 협력방안 구상'연구를 수행하였으며, 그 외에도 '남북한 간 정기 항공운송 개시를 위한 기초연구(2006년, 한국교통연구원)', '남북한 간의 항공교통망 구성방안 기초연구(1990년 서강대학교)' 등이 있다. 그리고 최근에는 '남북 항공안전 체계의합리적 통합방안(2014년)'연구를 수행하여 남북한의 항공안전 체계를 주로비교·분석하는 데 초점이 맞추어져 있다.

도로와 철도 분야는 항공이나 해운 분야에 비해 다양하고 심도 깊은 연구들이 진행되었으며, 특히 UN ESCAP에서 추진하는 아시아육상교통시설개발 프로젝트(ALTID: Asian Land Transport Infrastructure Development)의 일환으로 아시아하이웨이(AH: Asian Highway)와 아시아횡단철도 (TAR: Trans-Asia- Railway)와 연계·통합을 위하여 동북아시아 및 중앙아시아까지 그 계획과 연구범위를 확대해 나갔다.

이러한 연구들이 활발했던 시기를 보면 분명 정부의 대북정책 및 남북관계에 영향이 있음을 알 수 있다. 연구가 가장 활발했던 첫 번째 시기는 2000년 전후 김대중 정부의 남북공동선언 전후, 2006~2007년 제2차 남북정상회담 전후, 2014년 박근혜 정부의 유라시아이니셔티브정책 등이 추진되면서 한반도와 동북아 그리고 멀리 중앙아시아까지 공간적 범위를 확대해 나가면서연구가 진행되었다.

대부분 교통 분야의 계획은 네트워크를 구축해 나가는 과정을 제시하는 물리적인 계획들이다. 그래서 재원조달과 단계별 확충방안에 대한 내용이 많다. 그러나 그간 이에 못지않게 중요한 통일 후 각종 교통시설의 운영 체계 통합방안, 제도적 통합 등 S/W적인 접근이나 연구가 매우 부족하다. 독일의 경우에도 통일 후 신탁청을 통한 지원이나 교통시설건설촉진법에 따른 신속한

시설확충 지원 등 다양한 법적 체계 구축에 어려움이 많았다. 우리도 현재 통일부를 비롯한 국책연구기관 중심으로 통일 후 각 분야의 통합을 위한 제도 마련에 노력하고 있으나, 교통 분야에 대한 언급은 거의 없는 실정이다.

통신 분야 역시 국가적 차원의 접근으로 국책연구기관인 정보통신정책연구원을 중심으로 연구가 진행되어 '통일에 대비한 남·북한 정보통신 교류 협력 및 통합방안(II)(2003)' 연구를 통해 통일 대비 통신망 통합계획과 정책방안을 제시하였으며, 대외정책연구원에서도 2002년 '남북통일에 대비한 정보통신정책 협력방안'에 대한 연구가 진행되었다. 그리고 2004년에는 북한정보통신연구센터를 설립하여 남북 정보통신기반 통합에 대한 철저한 사전 준비와 정보통신 통합을 위한 전략, 방법, 재원확보 방안 등 통일과정에서의 혼란과 비용을 최소화하기 위한 노력을 하기도 하였다.

이렇듯 다양한 분야에서 국책연구기관과 공공기관 그리고 개개 전문가들이 많은 연구와 대안을 제시하였는데, 기존 연구와 계획 그리고 정책의 문제점은 크게 다섯 가지로 구분할 수 있다.

첫째, 아직도 너무 큰 그림들을 그리고 있다. 대부분이 지난 20여 년간 남북 간 연계와 통합을 전제로 한반도 전체는 물론 동북아시아를 대상으로 큰 축과 통합네트워크 구축에 초점을 두고 연구를 진행하였다. 물론 세부적인 지역구분과 그에 따른 구체적인 자료의 부족도 이러한 한계를 벗어나지 못하는 원인이 될 수 있다. 그래서 결론적으로 보여 주는 그림들은 대부분비슷하다. 경의축, 경원축, 동해안축 등을 벗어나지 못하는 한계가 있다. 이제좀 더 구체적인 연구와 계획이 필요하다. 일부 도로 분야에서 이러한 노력을하고 있지만, 향후 큰 문제가 될 수 있는 구간이나 지역을 선정하여 좀 더 구체적인 계획을 수립할 때이다.

둘째, 구체적인 대비책이 없다. 20여 년이 넘게 연구를 하고 있는데도 불구하고, 우리는 아직 독일의 '통독 교통프로젝트(VDE: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit)'와 같은 통일 후 시급한 프로젝트 발굴과 이에 대한 공감

대 형성이 부족하다. 우리가 독일에 비해 장점을 가지고 있는 것 중의 하나가 아직 우리에게는 통일을 준비할 시간이 있다는 것이다. 도로, 철도, 공항, 항만 등 분야별로는 우선순위를 정해서 각자 단계별 확충계획을 제시하고 있지만, 이들 수단 간 우선순위 결정을 통한 시급한 사업의 결정에 대한 정부의계획이나 연구결과는 미흡하다. 일부 연구(김경석, 2016)에서 개별적으로 '한반도통일교통프로젝트 20선' 등을 발표하고 있지만, 정부의 공식적이고 통일 후 강력하고 신속한 지원을 담보할 수 있는 프로젝트 발굴이 필요하다.

셋째, 각종 교통수단의 연계·통합적인 계획이 없다. 앞서 언급한 바와 같이 각 수단별 계획이 주로 개별적으로 이루어지는 경향이 심해 계획 간 연구의 깊이, 공간적 범위, 시간적 범위(단계구분) 등이 일정하지 못하다. 최근교통 분야의 세계적인 추세는 '복합연계수송(multi-modal)'에 있다. 즉, 수단 간 끊김이 없이 매끄럽게 환승과 연계가 이루어질 수 있도록 단절구간 (missing link)을 최소화하는 것이 필요하다. 물론 그간 제4차 국토종합계획, 국가기간교통망계획 등 교통 분야의 국가 최상위 계획에서 이들의 통합적 계획에 대한 시도를 하고 있지만, 화학적인 통합과 연계가 이루어지지 못하고 있다. 이제 남북 간 이들 수단 간 연계를 통한 효율적인 통합수송 체계구축을 준비해야 한다.

넷째, 데이터베이스가 없다. 독일은 통독 당시 서독이 동독의 교통상황에 대해 많이 알고 있다고 판단하였다. 그러나 실제 통일이 되고 나서 살펴보니, 너무 몰랐다는 얘기를 많이 하였다. 우리도 북한에 대해 많이 알고 있을까? 그렇지 못하다. 통일부를 비롯한 많은 공공기관에서 북한에 대한 자료를 생산하여 제공하고 있지만, 교통 분야에서는 20여 년 전이나 지금이나 활용 자료에서 큰 차이가 없다. 최근 인공위성 데이터를 활용한 GIS 분석이 그나마 새로운 자료로 대두되고 있다. 그렇지만 교통 계획에 필수적인 세부 지역(존)

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> 현재 남한의 경우에는 약 250여 개의 존에 대해 각종 사회·경제지표 및 교통량을 제공하고 있음.

별 사회·경제현상에 대한 공식적인 데이터베이스도 없고, 만들어도 신뢰성 부족으로 실제 사용이 어렵기도 하다. 또한 북한의 도로, 철도, 항만, 공항 등의 시설 상태에 대해서도 포괄적인 자료만 있을 뿐, 구체적인 구간별, 시설별자료는 예나 지금이나 큰 변화가 없다. 통일 후 통합을 위한 보다 효율적인준비를 위해서는 북한에 대한 DB를 만들어야 한다. 특히 교통계획에 필요한사회·경제적 요소들에 대한 자료와 도로, 철도 등 각종 교통시설에 대한 구간별·지역별(시설별) 공동조사를 통한 상세하고 실증적인 자료 취득과 데이터베이스 구축이 필요하다.

다섯째, 연구의 지속성이 없다. 지난 20여 년의 북한 관련 연구는 지속성을 유지하기가 매우 어려웠다. 연구라는 것은 사회적 요구에 의해 수행되는 경우가 많다. 즉, 사회적 요구에 의해 정부가 필요하다고 판단될 때, 공공기관이나 국책연구기관들을 중심으로 본격적인 연구가 추진되는 것이다. 특히 교통시설에 대한 연구는 공공부분이 책임을 갖는 분야로 수요처가 '정부'로 확실하다. 그런데 정부의 대북정책에 따라 연구 수요가 들쑥날쑥하다 보니지속성 확보가 어렵다. 10여 년 주기로 계속된 부침은 지금까지 매번 새로운 연구를 하는 느낌이다. 특히 각종 교통시설 구축에는 오랜 시간과 많은 예산이 투입되는 만큼 좀 더 장기적이고 지속적인 연구의 틀을 유지하고 계속해 나갈 수 있는 환경이 마련되어야 한다.



#### 통독 전 교통·통신 실태 및 특성

#### 제1절 교통 · 통신과 인프라 현황 및 이용실태

#### 1. 교통·통신 인프라 현황

#### 1) 도로

통일 전 서독지역에는 우리에게 아우토반(Autobahn<sup>4</sup>)으로 익숙해진 고속도로가 총연장 8,721km로 국토 전체의 빠른 접근을 가능하게 해 주고 있었다. 이 외에도 독일의 아우토반은 오스트리아, 프랑스, 스위스, 네덜란드 등주변국가와 고속도로로 연결되어 유럽의 주요 도로망을 형성하고 있었으며, 고속도로와 국도를 포함한 지역간도로는 39,885km에 달하였다.

동독지역은 통일 전 1,850km의 고속도로망과 11,570km의 지역간도로, 34,100km의 지방도로와 77,400km의 시가지도로 등 총 123,000km의 도로 망이 존재하고 있었다. 그러나 고속도로의 75% 정도가 1945년 이전에 건설되어 시멘트 포장도로의 경우 50년 이상 노후되었으며, 지역간도로의 15%, 시가지도로의 80%가 노후한 것으로 나타났다. 특히, 고속도로의 경우 포장의 50% 이상이 파손되어 운행률의 저하는 물론 안전에도 영향을 미치게 되었

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> 정식 명칭은 연방지역간도로(Bundesfernstraße)라고 함.

다. 안전과 관련하여 고속도로 중 20%만이 갓길을 확보하였고, 약 30%만이 중앙분리대에 보호벽을 확보하고 있는 것으로 나타났다. 또한, 고속도로의 일부는 1차로였으며, 가감속차로 및 방음벽이 없는 경우가 대부분이었다. 부분적으로 비상전화망이 없는 경우도 있었으며(존재하고 있는 경우에도 중앙분리대에 위치하여 이용에 불편을 초래), 주유소와 휴게소가 없거나 있더라도 불량한 경우가 대부분이어서 서비스 수준이 낙후되어 있었다. 지역간도로의 경우 도로의 50% 이상이 폭 7m 미만이며, 지역간도로의 20-30%, 지방도로의 40-50%, 시가지도로의 경우 70-80%가 열악한 유지보수로 인하여 도로상태를 나타내는 지표에서 매우 불량한 평가를 기록하였다. 또한 우회도로는 거의 존재하지 않았으며, 도로구조물은 3/4이 전쟁 이전에 건설되었다. 교량의 약 70-80%(고속도로 20% 이상)가 파손으로 인하여 차량운행 및 하중을 지탱하는 데 영향을 미치고 있는 것으로 분석되었고, 전체 교량의 1/4이 임시적으로 설치되었고 한 방향으로만 교차하여 운행되고 있다. 5

서독 도로시설의 선진화에 비해, 동독지역은 베를린을 중심으로 남북축의 고속도로망이 형성되어 있고, 비교적 고밀의 도로망을 형성하고 있었으나, 앞서 언급한 바와 같이 고속도로의 중앙분리대가 없고, 포장상태가 좋지 않는 등 시설의 양적 수준에 비해 질적 수준이 매우 낙후된 것으로 나타났다.

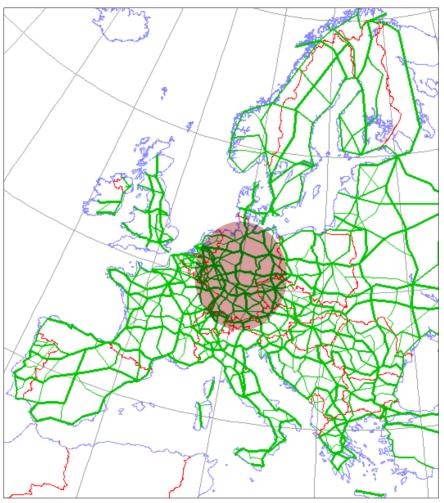
이러한 도로망의 이용과 관련하여 중요한 지표는 자동차 보유율이다. 통일 전 서독의 자동차 보유율은 인구 천명당 471대로 세계적으로 매우 높은 수준을 유지하고 있었다. 반면, 동독은 승용차를 소유하기 위하여 15년간 기다려야만 했던 상황에서 인구 천명당 238대(1989년) 수준이었으나, 통일 후 1년여 사이에 천명당 430대(1990년), 6년여 만에 천명당 456대(1995년)로 서독지역에서 20년 동안 걸렸던 시간이 불과 6년 만에 급속한 자동차 보급률의 성장이 이루어졌다. 이러한 급속한 자동차 보급의 확대로 도로시설,

......

<sup>5</sup> Bernd Rhode. 1994. 'Strategien zur Infrastrukturentwicklung nach der deutschen Einheit mit dem Schwerpunkt Verkehr', 통일에 대비한 국토개발전략에 관한 한·독국제회의, 국토연구원.

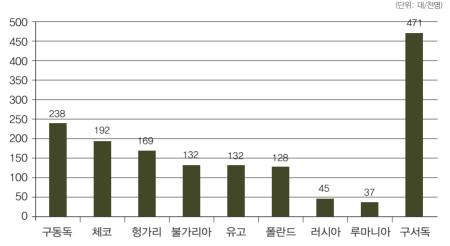
특히 도시 주변 도로의 부족으로 인한 교통체증문제와 교통사고, 특히 앞서 언급한 바와 같이 안전시설 부족으로 중상사고가 매우 높게 발생하였다.

그림 1-1〉 독일 및 유럽 고속도로망(중심에 독일)



자료: Wikipedia, 'International E-road network'.

그림 1-2〉 구동독의 통일 전 자동차 보유율과 국가별 비교



자료: Werner Köhl, 1996.

#### 2) 철도

철도는 프랑스의 고속철도 TGV와 함께 우리에게 익숙한 ICE(InterCityExpress)가 독일과 유럽공동체의 고속철도망을 형성하고 있으며, 2010년을 목표로 한 유럽고속철도망 구축의 중심역할을 하고 있다.

통일 당시 동독의 철도밀도는 132km/km²로 서독의 120km/km²에 비해 상대적으로 높은 철도밀도를 확보하고 있었다. 독일 전체를 두고 보면 역시 남 북축의 발달에 비해, 동서연결축이 형성되지 않아 동서독뿐 아니라 유럽과 동구권의 연결이라는 측면에서 동서연결 철도망이 절대적으로 필요한 상태였다.

그러나 질적으로는 도로와 마찬가지로 열차들이 제 속도를 유지할 수 없을 정도로 시설이 낙후되어 있어, 철도시설의 높은 개·보수 수요 발생의 원인이 되었다. 특히 철도의 주장애요인은 토목구조물의 노후화 및 단선의 비효율적인 운영으로 인한 저속구간의 비율이 높은 것이다. 철도시설 외에도 신

<sup>6</sup> 예를 들어, 철도교량 8,000개 중 약 3,500개가 85년 이상 노후화되었으며, 신호 역시 70% 이상이 수동으로 작동되었음(최연혜, 2001).

호시스템이나 역사 역시 노후화되어 있어 신속한 개보수가 필요하였다.

표 1-1〉 통독 전 동·서독 철도현황 비교(1989년)

| 7               | 분         | 동독        | 서독        |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|
|                 | 간 선       | 7,537     | 18,069    |
| 영업연장(km)        | 지 선       | 6,469     | 9,559     |
|                 | 합 계       | 14,006    | 27,628    |
| 전철화율(%)         |           | 28        | 40        |
| 복선화율(%)         |           | 30.4      | 45.8      |
| 철도밀도(km/km²: 영업 | d연장/국토면적) | 132       | 120       |
| 여객(명/km)        |           | 1,700,000 | 1,400,000 |
| 화물(톤/km)        |           | 4,200,000 | 2,000,000 |

자료: 독일통계청. 1992. '통계연보 1990'.

최연혜. 2001. '남북철도 연결에 있어서의 동·서독 철도통합의 시사점', 토목 제49권 제1호, 대한 토목학회.

통일 전 독일에서 철도의 역할은 여객수송의 경우에는 동독이나 서독이 비슷한 수준이었으나, 화물수송에 있어서는 동독이 서독에 비해 매우 높게 나타난다((표 1-3) 참고). 이는 도로수송을 단거리 수송으로 국한하는 등 북한의 공차운행금지, 단거리수송 등과 같은 맥락을 보이고 있다.

철도 운영에 있어서 한 가지 특이한 점은 동독제국철도(Deutsche Reichsbahn)는 하나의 국영기업으로 서독과 달리 직원들이 공무원 신분이 아니었으며, 여성 비율이 30%에 달했던 것으로 나타나는데, 동독제국철도는 다른 분야에 비해 다소 늦은 1991년 초에 독일연방철도(Deutsche Bundesbahn)에 통합되었다.6

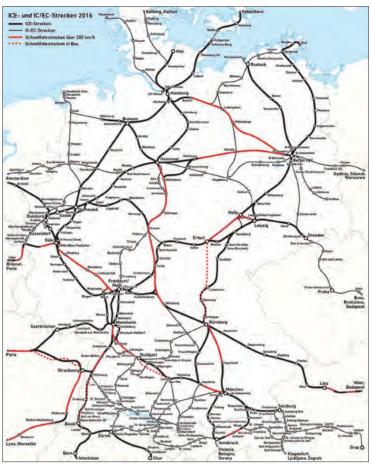


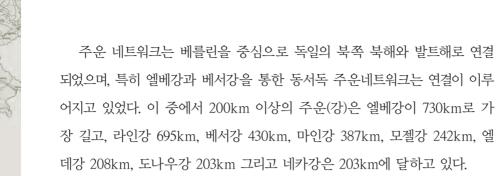
그림 1-3〉 독일 주요 철도망(ICE, IC/EC)

자료: Wikipedia, 'Intercity-Express'(by M. Dörrbecker)

#### 3) 주운

주운은 '라인강의 기적'으로 우리에게 친근한 라인(Rhein)강(스위스-네델란 드)과 마인(Main)강, 도나우(Donau)강, 엘베(Elbe)강, 베서(Weser)강을 통해 화물수송의 4.7%를 담당하고 있어, 상당히 활발하게 이용되는 것으로 나타난다.

독일의 주운은 연방주운법(WsStraG)에서 지정된 총 64개의 주운루트가 있으며, 이는 1990년 10월 3일 통독 이후 1990년 11월 13일 연방교통법 시행 령에 따라 동독지역 주운이 연방주운으로 편입되었다.



#### 그림 1-4〉 독일 연방 주운 네트워크



자료: Wikipedia. 'Bundeswasserstrasse'.

#### 4) 항공

통일 전 동독지역의 수십 년간 방치된 도로와 철도의 상태가 불량하여 통일이 시작됨에 따라 항공교통 구조에 급격한 변화를 요구하게 되었다. 동유럽 개방이라는 유럽의 새로운 정치적 상황은 군사적인 항공운행의 대폭적인 감축을 초래하였다. 이렇게 여유를 확보하게 된 항공 공간은 국내선의 급속한 수요증가, 관광용 전세기와 항공스포츠가 급속히 발전함에 따라 포화상태에 이르게 되었다. 항공에서의 이러한 변화는 기존 공항구조의 변경을 초래하였다.

예를 들어, 구동독지역의 대표적인 중심지역인 작센주지역에는 두 개의 공항, 드레스덴과 라이프치히/할레 그리고 다수의 군사공항 및 훈련공항이 존재하였다. 라이프치히/할레와 드레스덴 공항은 1986년 당시 연간 처리능력이 47만 명 정도의 수준이었다. 그러나, 이들 두 개의 공항은 시급한 확장과 보수를 필요로 하였으며 필요한 안전조건을 충족시키지 못하였다. 드레스덴 공항에 대한 항공수요를 예측한 결과 2004년에 연간 3백만 명으로 산출되었으며, 2010년에는 약 4백만 명으로 증가할 것으로 추정되었다. 실질적인 성장률은 급속한 수요의 증가로 말미암아 항상 예상치를 상회할 것으로 예측하고 있다.

#### 5) 통신

통독 당시 양측 통합의 가장 큰 장애물은 매우 불충분한 도로 및 교통의 연계성 외에도 부족한 전화회선이었다. 그동안 동독지역에서 정보와 정보 체계를 통제하여 모든 상황을 불투명하게 하는 것은 독재국가의 기본적인 지도원리였다. 통일 당시 전화회선 확보율은 서독이 45.9%(100명당 45.9명), 동독이 10.6%(100명당 10.6명) 수준이었다. 그러나 동독지역의 전화망(통신망)은 이들마저도 노후화되었고, 과부하 상태였으며, 대부분의 중계기는 1970년 이전의 것들이었고(약 72%), 1920~1930년대 것들도(약 23%)

있었다.<sup>7</sup> 이동통신은 전혀 개발되지 못하였으며, 데이터 연계 역시 수동 연결 만이 가능하였으며, 서베를린을 포함한 동서독 간에는 약 1,400개의 전화회 선 만이 사용 가능하였다. 특히, 이러한 정보망이 특정 지역, 즉 동베를린에 만 집중되었는데, 이러한 통신망이 국민의 편의보다는 정치적 수단으로만 사용되고 적극적인 통제가 이루어졌음을 알 수 있다.<sup>8</sup>

특히, 양측의 통신시스템은 상이하여 두 개의 전화망이 존재하였으며, 이중 동독의 전화망은 완전히 노후하여 오동작의 가능성이 매우 높았다. 정상적인 전화연결에는 통상 한 시간 정도의 시간이 소요되었다. 동독의 대부분의 사람들은 자체의 전화회선을 확보하기 위하여 10~15년 정도를 기다려야했고 통일 후에는 모두가 다 전화를 즉시 갖게 되기를 희망하게 되었다. 팩스기는 2,500대 수준으로 일반인들의 사용은 거의 불가능하였다. 행정뿐 아니라 원활한 경제흐름에 있어 이러한 데이터와 정보흐름에서의 장애는 이당시 행정조직은 물론 경제 분야에 있어서 가장 큰 장애요인이었다.

#### 표 1-2〉 동서독 간의 전기통신 격차

| 구분       | 동독       |         | 서독        |  |
|----------|----------|---------|-----------|--|
| TE       | 현재       | 증설계획    | 시국        |  |
| 인구       | 1,600만 명 | _       | 6,000만 명  |  |
| 가입회선     | 190만 회선  | 700만 회선 | 3,000만 회선 |  |
| 공중전화     | 3만 대     | 9만 대    | 13만 대     |  |
| 팩시밀리     | 2,500대   | 36만 대   | 50만 대     |  |
| 전용회선     | 6,000회선* | 6만 회선   | 20만 5천 회선 |  |
| 페킷교환가입자  | 0        | **      | 5만 명      |  |
| 비디오텍스가입자 | 조사 중     | 38만 명   | 22만 7천 명  |  |
| 텔렉스      | 2만 대     | 3만 대    | 13만 3천 대  |  |
| 자동차전화가입자 | 400명     | 30만 명   | 20만 명     |  |

주: • 3,000 전용회선과 오퍼레이터에 의해서 연결되는 3,000 데이터통신.

\*\* 1991년 말에 4,000 가입자.

자료: ITU 연구. 1991. No. 236. 1991. 8.

박광진. 1991. '독일의 전기통신 현황', 통신정책동향.

<sup>&#</sup>x27; 안두순, 노영곤. 2000.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Georg von Wagner. 2016.

#### 2. 교통 인프라 이용실태

#### 1) 개요

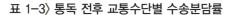
통일 이전에 동·서독 간에 첨예하게 대립한 문제 중 하나는 서독지역과 서베를린지역의 연결이었다. 구동독지역의 중심에 입지한 서베를린까지 서독 지역에서 동독지역을 통과해서 가야 하는 문제가 발생한 것이다.

이 과정에서 남북 간에도 마찬가지이지만, 정치·외교적으로 상황이 악화될 경우에는 동독 측의 적극적인 통제로 공식적인 행사에 참석하는 서독지역의 의회의원들의 통과가 금지되기도 하였으며, 검문도 강화되는 등의 문제가 발생하였고, 특히 1960년대 말부터 이러한 통제는 더욱 강화되었다.

그럼에도 불구하고 1970년도까지 베를린 왕복여행객수는 연간 1,100만 명 선을 유지하였고, 그중 약 64%인 700만 명은 육로를 이용한 것으로 나타나고 있다. 이러한 동·서 교류의 중요한 변화는 1972년 10월 발효된 '동·서독정부 간 서독과 서베를린의 민간인과 재화의 통과교통에 관한 협정(Transitabkommen)'에 의해 이루어졌다. 따라서 이 시점을 전·후로 구분하여 상황을 정리하면 좀 더 유익하게 우리에게 응용해 볼 수 있다.

즉, 동서독 간의, 서독과 서베를린 간의 통행문제를 우리의 실정에 응용해 보면, 통일 이전에 북한 내 혹은 동북아지역의 주요 도시와 남한지역을 연결함으로써 남북교류 및 동북아지역과의 무역 등 경제활동과 통행이 훨씬활발해질 수 있는 토대를 마련할 수 있을 것으로 보인다.

전반적으로 동·서독의 교통수단 분담률을 보면 도로망의 발달로 동서독은 통일 전부터 도로 부문의 수송분담률이 높았다. 동독은 서독에 비해 철도 부문의 의존도가 상대적으로 높은 편인 반면, 서독은 항공 분담률이 동독지역에 비해 압도적으로 높게 나타난다. 통일 후에도 이러한 추세는 지속되어 도로 부문이 화물수송의 55.42%(양측의 평균치)를 담당하고 있다.



| 항목  |      | 단위 | 통일 전(1989) |       | 통일 후(1990) |       |
|-----|------|----|------------|-------|------------|-------|
|     | 87   |    | 동독         | 서독    | 동독         | 서독    |
|     | 철 도  | %  | 14.57      | 17.40 | 14.33      | 16.50 |
| 여 객 | 도 로  | %  | 85.21      | 81.74 | 85.64      | 82.60 |
| 여색  | 내륙해운 | %  | 0.17       | _     | _          | _     |
|     | 항 공  | %  | 0.05       | 0.86  | 0.03       | 0.90  |
|     | 철 도  | %  | 37.09      | 6.31  | 36.33      | 6.36  |
|     | 도 로  | %  | 59.19      | 63.75 | 56.26      | 55.31 |
| 화 물 | 내륙해운 | %  | 2.19       | 4.71  | 2.79       | 9.17  |
|     | 항 공  | %  | 0.00       | 22.38 | 0.01       | 27.61 |
|     | 해 운  | %  | 1.53       | 2.85  | 4.61       | 1.55  |

자료: 독일교통성. 1991. 'Verkehr in Zahlen'.

독일통계청. 1990. 'Statistisches Jahrbuch(통계연보)'.

#### 2) 통과교통협정 이전 이용실태

통일 이전에는 서독지역과 서베를린을 연결하는 통행문제는 동독과 소련이 정치적 압력수단으로 활용함으로써 통행이 자유롭지 못하였고, 특히 1968년부터 통행협정이 체결된 1971년까지는 이러한 현상이 더욱 심각하였다.

교통수단별로 살펴보면, 항공은 다른 교통수단이 강력한 제재를 받을 때에도 쉽게 허용이 되었는데, 이는 1945년 연합국 공동관리위원회의 결정에 따라 정해진 4대 전승국의 서독-서베를린 간의 3개 공중회랑을 이용함으로 써 가능하였다. 이 공중회랑은 20마일 폭으로 연합국 항공기만이 사용되었는데, 이 규정은 통독 전까지 유효하였다.

철도 역시 연합국 공동관리위원회에 의해 4대 전승국은 서베를린에 대한 생필품과 연료공급을 위해 서독과 서베를린 간에 일간 16량의 화물열차를 운행할 것을 합의하였으며, 1949년에는 서독의 독일연방철도(DB)와 동독의 독일제국철도(DR)는 동·서독 간의 철도교통 재개를 합의하였다.

그러나, 2차 세계대전 이후 승용차의 이용이 큰 폭으로 증가했음에도 불

<sup>\*</sup> 통일원. 1993. '동서독 교류협력 사례집'.

구하고 서독지역과 베를린지역의 승용차를 이용한 일반여행은 많은 제한을 받았고, 사업 등 특수한 경우에 한해 통행이 제한적으로 허용되었다. 당초 총 12개였던 도로통과소는 동독 측의 일방적인 폐쇄로 4개로 축소되었다가 1960년에 1개소가 신설되었다. 또한 트럭을 이용한 화물운송량은 점차 증가하였으나 통행료를 지불하고 검문, 수속절차의 지연 등으로 많은 불편이 초래되었다.

해운 부문에서는 양국의 대표 항만인 함부르크항과 로스토크항 및 북해와 발탁해를 연결하는 운하가 중요한 의미를 갖고 있는데, 특히 함부르크와 막데부르크를 연결하는 운하는 동서연결의 중요한 의미를 갖고 있었다.

#### 3) 통과교통협정 이후 이용실태

#### (1) 통과교통협정의 주요 내용

상호 견제하에 이루어지던 서독과 서베를린 및 동독지역의 통행은 1972 년 10월부터 발효된 '동·서독 정부 간 서독과 서베를린 간의 민간인과 재화 의 통과교통에 관한 협정(Transitabkommen)'에 의해 여행절차 및 통행이 신 속하고 간소해지게 되었다. 그리고 이 협정의 집행을 위해 위원회가 구성되었 으며, 각종 법조문 해석과 적용을 통해 원활한 통행이 가능하도록 하였다.

협정의 주요 내용을 살펴보면, 우선 협정의 대상으로 도로, 철도, 수로 등을 통한 교환교통과 통과교통을 포괄하고 있으며, 항공은 특수한 법률관계로 배제되었으나, 향후 회담을 재개할 것을 의정서에 밝혀 두었고 공간상의 적용대상은 서베를린으로 국한하였다.

통과교통협정(Transitabkommen)에서 나타난 기본 원칙은 다음과 같다. 첫째, 국제관행에 입각한 상호주의 및 배척금지의 원칙하에 동·서독 교통 이 상호 영토를 통해 최대로 가능한 범위 내에서 보장되고 용이해지도록 노 력하고,

둘째, 교통사고나 해난 시 상호구조, 교통장애 시 상호정보 교환을 의무

화하였으며,

셋째, 기존 국경통과소의 변경은 양국 간 교통성의 동의하에 이루어지고, 넷째, 내륙선박교통, 해상교통, 연해항행은 허가를 조건으로 시행한다.

그 외에도 수단별로 세부적인 규정을 하고 있는데, 먼저 철도교통에 대해서는 열차시간, 열차구성, 차체구성이 협정에 포함되어 있고, 특히 국제협정인 CIM과 CIV에 가입함으로써 양국에서 공통으로 통용되는 요금, 송장 및 귀환용 승차권 발행이 가능하게 되었다.

내륙선박교통은 1945년에 체결된 특수허가제도를 폐지하고, 엘베강을 통한 내륙선박통행이 분명하게 보장되었다. 해상교통은 초기에는 일반적으로 허용되지 않았으며, 단지 1976년 5월부터 동독의 로스토크항만에 특수관광을 위해 서독 여객선의 입항이 허용되었다.

#### (2) 공동위원회 세부규정

이러한 제반사항의 적용과 해석에 관한 의견조정을 위하여 협정 당사국 간에 공동위원회가 구성되었으며, 그 외에도 차량교통사고 처리, 차량세 면 제, 도로사용료문제 등이 언급되어 있다.

공동위원회가 언급한 내용을 세부적으로 살펴보면, 먼저 차량교통사고 처리문제는 서독의 자동차보험업협회와 동독의 국립보험기관 간에 체결된 합의를 통해 차량책임보험을 통한 손해배상금의 개별적 이전이 불필요하게 되었다. 즉, 상대편 지역 보험기구가 손상을 처리하고 추후 지불하는 형태로 변경되었다.

또한 1979년 10월에 이루어진 서독의 차량세법 개정을 통해 동독차량에 처음으로 세금이 부과되었으며, 이러한 결과로 양국 간의 차량세 면제협정을 위한 회담이 시작되었는데, 주요 내용은 동독 트럭과 버스운영에 대한 세금 면제와 동독은 서독의 트럭과 버스에 대한 도로사용료 징수 철폐에 관한 내용이었다. 차량세 면세협상에서는 서독의 승용차는 제외되었는데, 양측의 통

행 승용차의 절대적인 차이로 인해 균형이 이루어질 수 없었기 때문이다.

따라서, 서독 승용차에 대해서는 도로사용료를 징수하게 되었는데, 여기에서 제시된 방법은 일괄지불 형태였다. 협정이 이루어지기 전까지는 방문자들이 도로사용료로 10마르크를 지불하였으나, 더 이상 개별적인 사용료 지불은 필요 없게 되었다. 협정은 1979년 10월에 이루어졌는데, 1980년부터 통일이 이루어진 1990년까지 10년 간 서독 정부는 동독 정부에 연간 5,000만마르크를 지불하였으며, 협정은 1980년 1월 1일부터 발효되었다.

그 외에도 세부적인 내용들이 중요한 내용으로 결정되었는데, 서독인의 동독여행 제한과 동독의 외환확보를 위하여 최소의무환전제도를 도입한 것과 상호 방문 도중 사망사건이 발생할 경우 사체나 유골의 반입·반출에 관한 내용들이 대표적인 것이다. 우선 최소의무환전제도는 수차례 의무환전액이 변화하면서 때로는 동독의 서독에 대한 경제정책의 일환으로 혹은 동서교류 조정장치로서 활용하기도 하였는데, 초기 1일 1인당 5마르크 규정이 1980년에는 25마르크로 증액되어 개정되었다. 또한, 사체나 유골의 반입·반출은 원칙적으로 운구차, 철도, 선박 등 교통수단과 무관하게 이루어졌고,특히 유골은 우편으로 송부가 가능하였다. 그리고, 양국이 공히 국경지역까지만 유송을 하고 최종 목적지까지는 해당국가에서 유송을 담당하였다.

#### (3) 물품의 반입·반출에 대한 규정

앞서 언급한 바와 같이 통과로라는 H/W적 측면의 건설사업은 우여곡절 끝에 상호 실익과 명분확보라는 차원에서 추진되었으나, 이들을 이용한 화물의 반입·반출에는 또 다른 S/W 차원의 협정이 필요하였다.

원칙적으로 개정된 '피점령지역 간 교역법령(Interzonenhandelsverord-nung, 1969)'이 발효되기 전까지는 동·서독 간 교역용 물품과 재산의 반입·반출은 반드시 상대국의 허가를 필요로 하게 되어, 결국 1건의 교역에 두 개의허가가 필요하게 되었다.

그러나 협정 이후 허가면제 품목이 공시되면서 신고서 제출(일부 제품은 신고서 제출까지 면제되었고)과 상기 허가제도가 병행 실시되었으며, 반출입 허가면제대상 품목은 매년 연방관보에 공시되었다. 세부적으로는 화물별로 운송 관련 서류 및 기타 면제 사실 증명용 서류를 검사시점까지 제출해야 했으며, 특히 화물운송로를 통해 운송될 경우 반출자는 운송장에 허가면제 대상임을 명기해야 했다.

개별허가를 필요로 하는 품목의 운송은 계약체결과 동시에 물품운송과 지불이 허용되었으며, 허가서가 분실될 경우에는 부본으로 대체가 가능하였고, 허가의 유효기간은 통상 3개월로 한정되었으나 필요에 따라 근거가 분명하면 연장이 가능하였다. 또한 이 개별허가는 타인에게 양도할 수 없었으며, 동서독 간의 물품거래는 동서독 간 국경통과지역 중 일정장소를 통한 운송으로 이루어졌다.

이러한 물품거래의 감독에 있어서 특이한 점은 동독이 관세법상 외국이 아니므로 동서독 물품거래에 대한 세관수속 절차를 행하지 않았다는 점이 다. 그러나, 물품거래에 대한 세관수속 절차를 행하지 않는 대신 감독은 이 루어졌는데, 서독의 경우에는 세관이, 동독의 경우에는 국경통과지역 내에서 는 국경검문소와 자유항사무소에서 실시하였다.

우리의 경우 중국이나 러시아와의 통과수송에 참고가 될 만한 규정이 바로 경유무역거래라 할 수 있다. 경유무역이란 협의적 의미로는 '물품이 한 국가에 적치되거나, 변경되거나, 가공·처리되지 않으면서 그 국가를 통과하는 무역'이며, 광의적으로는 '물품이 원산지로부터 제3국에 있는 경유무역거래인을 통해 수입국의 구매자에게 판매되는 거래'로서, 동독과 경유무역거래를 위해서는 '경유무역허가신청서'를 제출해야 하는 것으로 규정되었다. 또한 물품의 통과 시에는 제3국의 상품이 서독을 통과하여 동독으로 혹은 동독의 상품이 서독을 통과하여 제3국으로 수송될 경유물품송장과 반입허가서는 필요 없도록 규정하고 있어, 통일 이전이라도 남한에서 중국 혹은 러시아 등

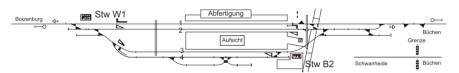
대륙으로의 육로 수송로 확보 측면에서 참고할 만한 제도이다.

#### (4) 주요 접경역(Schwanheide)의 운영실태

동서독 간 접경지역에서의 통과교통의 운영실태를 살펴보는 것은 향후 우리나라 접경지역에서의 교통운영에 좋은 사례를 제시해 줄 수 있다. 여기에서는 베를린(Berlin)과 함부르크(Hamburg)를 연결하는 철도노선의 동독 측접경역인 Schwanheide를 사례로 살펴보고자 한다.

Schwanheide역에는 국경수비대, 국경세관, 입출국관리소가 입주하고 있으며, 〈그림 1-5〉는 국경역의 배치도이다. 좌우측으로는 서독의 국경역인 Buechen과 Boizenburg이 있으며, 역내에는 4개의 레일이 설치되어 있다.

#### 그림 1-5〉독일 Schwanheide 국경역의 배치도



자료: Norbert Weise. 'Schwanheide: Der ehemalige Grenzbahnhof an der Strecke Berlin-Hamburg'(www.norbert-weise.de).

일반적으로 통과차량은 1번과 3번 레일을 주로 이용하였으며, Buechen에서 들어온 차량이 Boizenburg로 빠져나갈 때, 추가적으로 4번 레일을 이용하였다. 역 가운데 1, 2번 레일과 3, 4번 레일 사이에 총감시소가 있으며, 1번 레일 위쪽으로 세관과 입출국사무소가 있다.

환적 및 환승 역시 1번 레일의 1번 플랫폼에서 이루어졌으며, B2와 W1에는 차량의 진출입을 통제하기 위한 통제소가 있다. 진입은 모두 신호등으로 통제된 반면에 진출은 모두 신호로 통제하였으며, 야간에는 조명등이 켜지고, 역 전체는 철조망이 있으며, 또한 레일을 가로질러 두 개의 보초교가 설치되어 철저히 통제되었다.

이러한 국경역의 운영상 특별사항으로는 우선 통과금지를 위해 여러 가

지의 안전기술 장치들이 설치되어 있다. 그리고 차량진입로의 개방까지 5분 간의 대기시간을 두어, 이 대기시간이 지난 후에 진입방향의 신호가 주어지게 되어 있다.

두 번째는 여러 개의 보호전철기를 두어 국경을 향해 주행하는 차량이 다른 차량을 따르거나, 상황에 따라서는 다른 전철기를 따르지 않도록 조치 하였다.

세 번째는 국경방향으로 나가는 경우, 운전자는 W1의 블록단위 전자장 치에 의한 허가를 득해야 하며, 신호를 무시하고 주행하는 차량은 전철기로 통제하도록 하였다.

네 번째, Buechen(서독)으로부터 오거나 Buechen으로 가는 차량의 통신은 독일연방철도의 방법을 따르도록 하였으며, 진입신고(제안)-접수-퇴거신고 순서로 진행되었다. Buechen관리소의 예비신고와 운전자 및 운영자의 모든 진입신고 통신은 선을 통해 저장매체(녹음테이프 등)에 녹음되었으며, 이들 녹음테이프는 4시간 통화를 저장하였다. 그러나, 수시로 '안전감독기관'에서 반체제적인 발언이나 도주 가능성에 대한 약속을 하는지에 대해 이들 녹음테이프를 검사하기도 하였다.

다섯 번째, 국경을 통과하는(Buechen에서 진입하는) 여행객 차량에 대해서는 운영자에 의해 확성기를 통해 "존경하는 여행객 여러분! 동독에 오신것을 환영하며, 편안하게 머물기를 바랍니다"라는 인사를 하였으며, 모든 차량은 정지 후 브레이크를 밟고 서 있어야 하였다. 이후 운영자가 확성기를 통해 "차량 컨트롤 위치로"라고 한 이후에 움직이는 것이 가능하였다.

여섯 번째, Buechen을 향한 모든 차량은 기관차에 보조원이 동행하게 되어 있었으며, 이들 보조원은 국경 전에서 내리게 하였다.

일곱 번째, Kuhlenfeld에서 출발 준비가 완료된 수출화물 수송차량의 출발 전에 Boizenburg를 통과할 수 있는지 그리고 Schwanheide에서 접 수를 받을 수 있는지를 확인해야 했으며, Boizenburg에서 교차할 경우 매 우 위험하므로 주의를 기울여야 했다. 특히 한번 중간에서 멈추게 되면, Schwanheide에서 다시 전면적인 검사를 해야 하므로 시간이 매우 지체되는 등의 문제가 발생하여 주의를 요하였다.

또 다른 규정은 Buechen으로부터 불법 글씨 등이 있는 화물차량의 진입에 대해서는 엄격하게 관리를 하였다. 우선 국경세관과 입출국관리소에 예정된 진입임을 신고하고, 국경세관 혹은 입출국관리소로부터 기차에 불법 글씨나 그림들이 있는지에 대한 질문(예를 들면, 나치기장 등)을 하였으며, 있을경우 이들 불법 글씨나 그림들을 모두 삭제하도록 요구하였다.

일반적인 Schwanheide 국경역의 차량통과과정(Schwanheide→Buechen) 은 모두 7단계로 구분된다.

- 국경세관과 입출국관리소 후 지휘관에게 신고
- 통제소의 종료 신고
- 지휘관에 의해 안전전철기 해제 명령 : 종이 울림
- W1의 통제요원에 의한 허가 요구
- 주행 레일 설정
- Buechen 방향으로 차량 주행
- 출국신호 대기장소 준비

# 제2절 통일 전 교통·통신 인프라 협력 사례

# 1. 통일 이전 접경지역 인프라 건설 지원 실태?

분단국가로서 동·서독 간의 간선도로 확충은 현재 남한과 마찬가지로 미진한 상태였으며, 특히 양측이 접해 있는 접경지역은 군사적 목적으로의 이 용과 경제침체로 생활조건이 열악하여 미활용지로 남겨져 있었다.

따라서 서독 정부에서는 이 지역에 대한 각종 혜택과 지원사업을 추진하였는데, 대표적인 것으로 투자 시 보조금 지원, 화물운반 운송료 보상 및 세

제상 특혜, 공공발주에 있어서 입찰 시 특권, 농업지원 그리고 교통, 주택, 사회복지, 문화 등 각 분야별 사업에 대한 지원 등을 들 수 있다.

이 중에서 교통 분야에 대한 지원은 접경지역 지원법 제4조에서 접경지역 내에 도로망이나 철도의 개축, 증축, 신축 시 각종 지원을 시행한 것을 들 수 있다. 예를 들면, 국도의 경우 5년마다 우선순위를 결정하는데 접경지역의 국도에 대해서는 우선순위 결정 시 가산점을 주었으며, 지방도의 경우에는 도로 건설·보수 시 연방정부의 재정보조를 일반적으로 적용되는 60%보다 더높은 75%를 지원하였다.

또한 철도의 경우에는 이용도가 낮아 폐쇄할 경우, 일반적으로 연방교통 성이 결정하는 것과는 달리 접경지역의 경우에는 내각에서 결정하도록 하는 등 신중을 기하였다. 그리고 이 지역 연방철도의 적자분에 대해서는 연방정 부 예산으로 보상을 해 주고, 예산낭비를 줄이기 위해 인구밀도가 낮은 이 지역의 경우 철도보다 도로 이용을 권장하였다.

# 2. 통과로 실태 및 통과로 확충 협력사업

### 1) 통과로 실태

이러한 동서독 접경지역에서의 많은 협력사업들은 동·서독 간 긴장완화를 위하여 서독 측의 노력으로 시행되었는데, 특히 서독은 국경통과로가 직접 연결되지 못하여 우회하여야 하는 경우가 많아 이러한 통과로 연결에 많은 노력을 기울였다.

동·서독 국경은 총 연장이 1,393km로 분단 이전에 40개의 철도, 30개의 고속도로와 국도, 140개의 지방도로와 수천 개의 각 지역 간 통과도로가 있었으나, 동독의 차단으로 극히 일부만 허용되었다. 실제로 통일 이전 동·서독 간에는 10개의 국경통과도로(4개는 고속도로, 6개는 국도), 8개의 국경통과 철도, 2개의 내륙운하 그리고 3개의 항공로만이 허용되었으며, 동·서베를린

간에는 8개의 통과로가 개설되어 있었다.이러한 국경에서의 문제는 국경위원회(Grenzkommission)에서 도로망 연결 문제 등이 논의되었다.

#### 2) 동·서독 간 교통망 건설 추진과정

분단상태에서 양국 간의 통과로 건설은 어느 한 국가의 의지로 이루어질 수 없는 것으로서 이는 공동사업에 의해 추진되어야 하는 것이다. 따라서 1972년 동·서독 간에도 기본조약 추가의정서를 통해 교통 분야의 협력을 확대하고 강화할 것을 합의하였으며, 그 후 3년이 지난 1975년에서야 동서독은 통과로 확충 및 개선에 관한 합의에 도달하였다. 이는 우리나라의 경우 1992년 제8차 남북고위급회담에서 단절된 교통로를 조속히 복원한다는 데 합의를 한 점과 유사한 내용이다.

동·서독 간 당시 합의의 주요 내용은 우선 동독 정부는 'Marienborn과 Berliner Ring 간의 고속도로(Helmsteht-Berlin, 150km)'의 노면보수, 6차선 확장 등 보수공사를 수행하며, 이에 소요되는 총비용 4억 500만 마르크(267만 마르크/km) 중 2억 5,959만 마르크(170만 마르크/km)를 서독 정부에서 부담하는 것이었다. 그러나 여기에서 전문가들에 의해 중요한 문제로 제기된 것은 기술적 수준 차이에도 불구하고 고속도로 건설을 동독 측에 위임한다는 것과 건설비용이 서독 수준으로 너무 높게 책정되어 있어 재정지출이 과다하다는 점이었다.

이들 두 가지 사항은 향후 한반도 통합 교통 인프라 확충의 경우에, 남한의 북한지역 도로건설상의 기술 및 재정지원에 좋은 교훈을 주는 사항이라 판단된다.

Marienborn과 Berliner Ring 간의 고속도로는 동·서독 양측에 실익을 주는 도로로서 사업추진의 타당성이 있었다. 즉, 실리와 명분이 충분한 사업이었다. 서독은 동서 연결의 의미를 갖고 동독은 바르샤바, 모스크바 등 주변 우방국과의 연결로 확장의 의미와 특히 서독 측의 재정적 지원이 큰 매력



그 외 도로사업으로는 재원조달과 노선확정 등 5년여의 협상 끝에 1980 년에 공사가 착수된 Berlin-Hamburg 간 고속도로사업이 대표적이며, 1978 년 이후 여러 가지의 공동사업이 추진됨으로써 동서교류와 이로 인한 통일 로의 지름길을 만들게 되었다.

이때 시행된 동·서독 공동사업으로는 북부고속도로 건설, 베를린 남부의 Teltow운하의 재개통 등이 있으며, 각종 사업에 10년 동안(1978년 후 10년 동안) 고속도로에 12억 마르크, Teltow운하 및 기타 통과로의 운하개선용으로 1억 9,000마르크 그리고 현대식 건설장비 구입을 위해 1억 마르크를 공공 재정이 부담하게 되었다. 이 과정은 서독의 통일 후 사회간접자본 확충이라는 장기적인 포석에서 의도된 것이었으나 서독 정부의 지나친 재정부담이 문제가 되기도 하였다.

### 제3절 주요 문제점 및 시사점

# 1. 통과협정 발표 이후 발생한 주요 문제점

앞서 언급한 바와 같이 비교적 상세한 양국 간의 통행협정이 체결되었음에도 불구하고 이들 협정의 적용과정에서 몇 가지 문제점이 발생하였으며, 가장 심각한 것은 서독-서베를린 간의 통과로가 동독 주민의 탈출로로서 악용되는 점이었다. 즉, 그간 동독 주민의 주된 탈출로였던 제3국을 경유하는 방법과 직접 장벽을 통과하는 방법 외에 새로운 수단이 등장하게 된 셈이며, 더욱더 심각한 문제가 된 것은 서독 사람들이 이를 상업적으로 악용하였다는 점이다.

이에 대해 서독 정부는 인도적인 차원에서 법적으로 부당함은 판시하지 않았지만, 통관규정, 탈세방지, 형법 등 모든 가능성을 동원하여 탈주지원업 체의 영업행위를 제한하도록 하였다. 이러한 조치의 배경에는 동독 측이 검 문을 이유로 서독 화물차들의 봉인을 개봉하는 등의 피해가 늘어나는 것을 방지하고자 하는 서독 정부의 의도가 포함되어 있다.

두 번째로 중요한 문제는 동독 측에 의한 통과로 통행 방해로서 이러한 분명한 협정위반 행위에 대해 서독 측은 항의 외에 별다른 조치를 할 수 없었다는 것이다. 이는 우리나라의 경우에도 유사한 사례가 많이 있다. 즉, 서독 측의 정책에 대한 대응조치로 이루어진 대표적인 방해조치로는 대대적인 통제, 임검의 지연, 국경통과지점 신호등에 대한 장시간 전력공급 차단, 장시간에 걸친 교통체증, 일부 특정인사 및 단체에 대한 입국금지와 방해공작 등으로, 이러한 동독 측의 조치로 인해 통과로의 원활한 소통이 방해를 받기도 하였다.

세 번째로 발생한 문제는 한반도 통일과정에는 커다란 장애요인으로 작용하지 않을 것으로 판단되나, 통과교통일괄금을 결정하는 과정에서 나타난 양국 간의 견해 차이이다. 즉, 통과교통일괄금 지급규모에 대해서 실제 통행 량과 추정치에 대한 의견 차이 등이 문제였으며, 특히 지속적으로 이들 금액이 증가했다는 점을 주목할 필요가 있다.

### 2. 협력 및 지원사업 추진상의 시사점

동·서독 간의 인프라 구축 협력사업에 있어서도 우리와 비슷한 현상들이 문제점으로 나타났다.

첫 번째는 '퍼주기식'이라는 여론이었다. 양측의 기술적 수준의 차이에도 불구하고, 사업비 등이 서독 수준으로 높게 책정되었다는 문제 제기가 있었다. 우리의 경우에도 초기 연구에서는 북한 인프라 구축 투자비 예측과정에서 대부분 인건비나 토지비 등을 감안하여 남한 투자비의 80~90% 수준으로 낮게 책정하였다. 그러나, 이후 실제 협력사업 과정(경의선, 동해선 복원등)에서 남한 인력과 장비 그리고 자재수송 등의 물류비 등을 고려하여 오히려 예산이 많이 소요되는 것을 확인하고, 투자비 예측에서 1.2배 수준으로

높게 책정하는 것이 일반화된 사례가 있다.

두 번째는 건설 등 모든 사업이 서독의 관리하에서 시행되지 못했다는 점이다. 대부분의 협력사업 관리를 동독 측에 위임함으로써 기술적 협력이나 정보수집 등의 부가적인 효과와 향후 기술적 통합 등에 기여가 부족했다는 점이다.

세 번째는 이러한 사업의 확대에 따른 서독 정부의 재정부담이다. 각종 건설사업에 필요한 장비구입까지 지원을 하다 보니 재정부담이 가중되고 이 에 대한 논란이 있었다.

이러한 문제점에도 불구하고 장기적으로는 이러한 협력사업들이 통일로 가는 길을 단축시켰고, 통일 후 통합과정에서 많은 역할을 한 것으로 평가 를 받기도 하였다.

결국, 우리의 경우에도 단계적으로 협력사업을 위한 표준품셈을 마련하여 사업비 산출의 근거를 명확히 할 필요가 있으며, 남한 기업이나 기술자의 참여를 통한 점진적인 기술적 통합과 인적교류를 통한 상호 이해에 이러한 협력사업을 활용할 필요가 있다. 그리고 무엇보다도 통일 전 이러한 협력사업들은 많은 예산이 투입되는 인프라 사업에 통일에 대비한 선투자 개념으로 통일 후 장기적인 측면에서 판단하는 것이 바람직하다.



# 통독 후 교통·통신의 통합과정 및 실적

1989년 11월 9일은 베를린 장벽이 무너지면서 국경이 개방된 역사적인 날이었으나, 이후 가장 시급한 것은 그간 단절되었던 교통망의 복원이었다. 실제 서독 정부는 즉각적인 조치를 통해 200여 개의 도로를 연결하였고, 1990년에는 '교통망위원회'를 출범하여 긴급 프로젝트를 발굴하고, 이후 통독교통망 구상을 위한 기초를 다지는 역할을 하였다. 교통 분야에는 두 가지 큰그림을 통해 통합을 추진하였는데, 한 가지는 '통독 교통프로젝트'이고, 다른 하나는 '독일연방교통계획(Bundesverkehrswegeplan: BVWP)'이다. 통신분야에서는 'Telekom 2000' 프로젝트를 통해 구동독지역의 통신 인프라를 서독 수준으로 올려놓았다.

# 제1절 통일 후 주요 정책

이제 독일이 통일을 이룬 지 27년이 지나고 있다. 지금 독일의 교통정책은 통일문제를 다루는가? 언제까지를 통일에 의한 문제 해결 및 통일비용(투자)의 개념을 둘 것인가는 항상 고민거리이다. 여기에서는 독일의 통일 후 교통정책의 변화를 두 가지 계획에서 살펴 볼 수 있다. 통일 후 장기적 관점의 교통정책은 20년을 목표연도로 하는 1992년에 수립되고 2003년에 수정된 독일

연방교통계획이며, 다른 하나는 급작스런 통일 이후 대처방안과 단기적 교통 정책의 기조를 알 수 있는 통독 교통프로젝트이다. 우선 독일연방교통계획은 1992년과 2003년에 발표된 내용을 비교하여 통일 후 10년 간 정책의 변화와 대응방안을 살펴보고, 단기적으로 통독 교통프로젝트의 성과를 분석하고자한다. 그리고 이후의 계획은 통합독일(통일독일이 아닌 통합독일)의 하나의 국가계획으로 인정하고 접근하는 것이 바람직하리라 생각된다. 따라서 여기에서는 통일 후 10여 년(1989~2003)을 대상으로 통독교통정책<sup>10</sup>을 주로 살펴보고자한다.

### 1. 독일연방교통계획 1992 및 2003(BVWP '92 및 '03)

- 1) 계획 목표 및 동향
- (1) BVWP 1992

통일 후 처음 수립된 연방 단위의 교통계획인 '연방교통계획 '92'에서는 동 독지역을 포함한 통일독일의 교통망 확충의 뚜렷한 방향을 제시하고 있는 데, 통독에 따라 교통측면에서는 교통 관할지역의 확장 및 동서방향 교통수 요의 급증이 대표적인 변화였다. 이러한 변화에 대처하기 위한 교통망 확충 과정에서 시행된 일련의 조치들은 다음의 네 가지의 목적을 지니고 있다.

첫째, 동서독 및 전체 유럽교통망과 연계에 의해 구동독지역의 생활수준 의 신속한 향상

둘째, 철도의 단선구간, 노후화된 운영기술, 저속구간 그리고 도로 부문의 위험 도로 등 노후화되고 위험한 시설의 신속한 복구

셋째, 인프라 확충을 통한 기업체의 동독에 대한 투자 유도 넷째, 기업의 투자에 의한 실업률의 증가 억제

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> 독일연방교통계획 1992 및 2003(수정계획).

통일 후 처음 수립된 연방 단위의 교통계획인 '연방교통계획 '92'에서는 동 독지역을 포함한 통일독일의 교통망확충의 뚜렷한 방향을 제시하고 있는데, 여기에서는 교통 및 투자정책의 가장 큰 목적으로 두 가지를 제시하고 있다.

#### (2) BVWP 2003

BVWP 2003에서는 전차 계획인 BVWP '92에 대한 평가를 통해 새로운 정책 목표를 제시하였다, 실제 20년 계획이었던 BVWP '92의 전반기에 해당하는 1991~2001년의 10년 동안 약 2,020억 마르크(약 1,030억 유로)가 투자되었으며, 이는 전체 계획의 44%에 달하였고, 동 기간 동안 약 400억 유로의예산부족 등이 발생하여 BVWP '92에 대한 계획 변경이 불가피하게 되었다.

이러한 예산부족의 주요 이유로는 환경보호에 대한 비용 추가, 예산승인 부족(특히 구동독지역), 1998년 이전 연간 예산지원의 부족 등을 들 수 있다. 수정된 BVWP 2003의 기본 방향은 'Mobility Futureprogram(2002)'에서 제 시한 향후 10년 간의 주요 중점투자 분야의 완성에 있다.

#### 중점 투자 분야는

- 교통애로 구간의 제거
- 300여 개 우회도로 건설을 통한 도시의 교통부담 감소와 생활의 질 제고
- 배후 교통시설 확충을 통한 항만입지 강화
- 동독지역 교통 인프라 강화
- 기존 교통망 투자의 제고
- 첨단 교통기술의 지원 등으로 나타난다.

이들 중점 투자를 통하여 구현하고자 하는 BVWP 2003의 목표는 '동 독지역 재건, 서독지역 완성(Aufbau Ost und Ausbau West)'을 통한 통합교 통 체계의 구현이며, 세부적으로는

• 지속적인 환경친화적 이동성 보장



- 지속가능한 공간 및 도시구조의 지원
- 모든 교통수단에 대해 공정하고 비교가능한 경쟁 체제 조성
- 교통이용자와 국민들의 교통안전성 개선
- 자연, 경관 등 재생 불가능한 자원의 훼손 및 손실 최소화
- 소음, 배기가스 그리고 온실가스(특히 CO2) 등 오염 감소
- 유럽통합 지원 등이다.

#### (3) 두 계획 간의 주요 변화

통독 이후 동서연결 교통로 확충이 BVWP '92의 최대의 목표였으며, 이후 BVWP 2003에서는 유럽교통망과의 연결과 복합수송 체계 구축을 통한통합교통망 완성에 교통정책의 목표를 두고 있다.

BVWP '92가 동독지역 인프라 확충에 우선을 둔 반면에 이번 BVWP 2003에서는 '동독지역 재건, 서독지역 완성(Aufbau Ost und Ausbau West)' 이라는 슬로건을 내걸고 통일독일의 통합을 위한 계획을 수립하였다.

특히, BVWP 2003에서는 우선순위 평가에 있어서 환경 및 자연보호에 대한 조사를 전제로 평가를 강조하여 보다 환경·자연친화적인 교통정책 수립에 노력하였다.

이러한 정책변화의 흐름이 우리에게 주는 시사점을 참고할 필요가 있다. 즉, 초기 단절구간의 연결에 초점, 장기적으로 독일 및 유럽통합을 목표로 하고 있어, 우리 역시 남북 간 단절구간 연결을 초기 목표로 하고, 장기적으 로 한반도 및 동북아 연계 및 통합을 목표로 해야 한다.

#### 2) 주요 추진 전략 및 프로젝트

#### (1) BVWP 1992 예산 배정에서 나타난 교통망 확충의 기본 전략

연방교통계획의 의도는 1993년 6월 30일 최종적으로 의회의 인준<sup>11</sup>을 받은 BVWP '92의 예산계획에서 읽어볼 수 있는데, 이 안에서는 각종 교통시설의 새로운 건설에 총투자액의 53.5%에 해당하는 2,426억 마르크(133조 원<sup>12</sup>), 시설의 개수 및 유지관리에 나머지 46.5%인 2,109억 마르크(116조 원)를 투자하여, 결국 BVWP '92에 따른 1991~2012년 사이의 최종 투자액수는 4,535억 마르크(249조 원)에 이르는 것으로 나타나고 있다.

한편, 교통수단별로는 도로 부문에 38.9%, 철도 부문에 39.7% 그리고 해운 부문에 5.6%를 투자하고, 기타 지자체 지원 등에 15.8%를 투자하는 것으로 나타나고 있다. 앞서 언급한 예산규모에 이러한 기타 세제변화에 따른지자체 재정 지원 등을 포함한 1991~2012년 사이의 교통 분야 총투자액은 5.388억 마르크(296조 원)로 나타나고 있다.

표 1-4〉 통독에 따른 1991-2012년 간의 교통 부문 투자규모

| 부문           | 금액(억 마르크) | 비중(%) |
|--------------|-----------|-------|
| 1. 철 도       | 2,136     | 39.7  |
| 2. 도 로       | 2,096     | 38.9  |
| 3. 해 운       | 303       | 5.6   |
| 소 계          | 4,535     | 84.2  |
| 4. 지자체의 재정지원 | 826       | 15.3  |
| 5. 기 타       | 27        | 0.5   |
| 총 계          | 5,388     | 100.0 |

자료: 독일교통성. 1991. 'Verkehrsprojekte Deutsche Einheit'.

BVWP '92에서 나타난 통일에 따른 교통망 확충의 기본전략을 살펴보

<sup>1 1992</sup>년 7월에 1991~2010년 사이의 총예산 4,413억 마르크로 1차 인준을 받은 후, 연방철도건설법 과 도로건설법의 변경에 따른 시설확충에 긴급히 필요한 200억 마르크와 시행기간을 2012년까지 연장하여 수정인준을 받음.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> 당시 환율 1마르크 = 550원을 적용한 것임.

면, 지금까지 도로 위주의 투자에서 벗어나 철도와 해운에 집중투자하고 있다는 점인데, 철도와 해운 부문에 총투자액의 53.8%를 투자하고, 처음으로 철도의 투자비율이 도로보다 높게 책정되었다. 결국, 장거리 교통수단인 철도 시설의 확충을 통하여 유럽의 교통중심지로서의 역할 수행을 목적으로하고 있는데, 동북아 교통중심지를 희망하고 있는 우리나라에도 시사하는바가 크다고 할 수 있다.

이러한 교통 분야의 투자규모는 통일 후 10년 간 통일비용 추정치에서 약 12.5%의 비중을 차지하며, 동독재건과 관련하여 환경정화시설에 대한 투 자에 이어 두 번째로 많은 부분을 차지하고 있다.

표 1-5〉 독일의 주요 통일비용 추정치(2000년까지의 추정치)

| 구분                      | 소요액<br>(억DM) | 비율<br>(%) | 구분                          | 소요액<br>(억DM) | 비율<br>(%) |
|-------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|--------------|-----------|
| 통일달성에 필수 불가결한 직접<br>경비  |              |           | 동독재건 및 생활수준 격차<br>해소 비용(계속) |              |           |
| 신탁청 관리기업으로 인한 부<br>담액   | 2,500        | 24.6      | 주택 분야 보수, 유지, 현대화           | 500          | 4.9       |
| 구동독 대외채무 인수분            | 1,000        | 9.8       | 교통망 개선                      | 1,270        | 12.5      |
| 구동독 체제 희생자 복권 보상        | 157          | 1.5       | – 철도                        | 480          | 4.7       |
| 소련군 철수비용                | 130          | 1.3       | - 도로                        | 700          | 6.9       |
| 동독재건 및 생활수준 격차<br>해소 비용 |              |           | – 해운                        | 80           | 0.8       |
| 환경정화시설 투자               | 2,000        | 19.7      | – 공항                        | 10           | 0.1       |
| 에너지산업 설비 현대화            | 1,000        | 9.8       | 의료시설 확충                     | 300          | 2.9       |
| 교육환경 격차 해소              | 700          | 6.9       | 농업구조 재편을 위한 지원금             | 70           | 0.7       |
| 우편통신 분야 시설 투자           | 550          | 5.4       | 총계                          | 10,177       | 100       |

주 : 이 비용은 매년 1,500DM의 정부지출(75%), 500억 DM 사기업투자(25%)로 보전할 계획임. 자료 : 주독대사관. 1992. '숫자로 본 독일통일'.

특히 철도 부문에서는 유지관리, 개보수(특히 구동독지역)와 전독일 고속 철도망 건설이 중점 분야로 되어 있으며, 계획기간 중 유럽고속철도망, 동유 럽국가의 철도망과 연계되는 200km/h 이상 속도의 노선 약 3,200km를 구축할 계획이고, 이를 통해 유럽의 교통중심지로서의 역할 수행을 목적으로

하고 있다.

도로 부문의 투자는 기존 노선의 확장에 중점을 두었으며, 4-6차선 고속도로의 비중을 기존의 1,300km에서 3,850km로 약 3배 정도 증가시켜, 총연장이 약 13,100km에 이를 전망이다. 그리고, 계획된 신설, 확장구간 중 35%가 '통독 교통프로젝트(Verkehrsprojekt Deutsche Einheit)'에 의해 시행될계획이다.

국도 부문은 각 지역의 우회도로 건설에 중점을 두고, 국도 투자계획의 70% 수준인 약 330억 마르크(18.2조 원)가 5,200km의 지역우회도로의 신설에 투자되는데, 이 중 약 3,700km는 구서독지역에 그리고 1,500km는 구동 독지역에 투자되는 것으로 계획되었다.

주운은 서독지역과 베를린을 연결하는 노선으로 '통독 교통프로젝트'에서 약 40억 마르크(2.2조 원)가 투자될 예정이며, 그 외에도 약 120억 마르크(6.6조 원)가 수로 건설 및 수심을 증가시키는 데 투자될 계획이다.

여기에서 중요한 것은 이러한 구동독지역에 집중되는 투자들이 구서독지역에 세금부담 및 서독지역에 대한 투자 감소와 같은 악영향을 미치지 않는다는 것이며, 서독지역에 대한 총투자 수준은 현상유지를 하여 총기간 중도로 부문에서 약 5%의 증가를 목적으로 하였다.

#### (2) BVWP 2003에서 제시된 교통망 확충의 10대 전략 및 주요 프로젝트

BVWP 2003에서 제시한 교통망 확충을 위한 10대 전략은 다음과 같다.

첫째, 점차 확대되어 가는 유럽과 연계교통망 확충 강화

경제 및 상업관계의 발전을 위해 EU 내에서 효율적인 교통 인프라의 중요성을 인식하고 국경을 초월한 유럽교통망을 건설하고자 하였으며, TEN-V-지침(Leitlinien)에 따라 2010년까지 유럽의 중요한 국제교통 인프라 확충에 주력하는 등 BVWP 2003은 TEN-V-Leitlinien과 연관성을 유지하고자

### 노력하였다.

이와 관련한 주요 프로젝트

- 덴마크와 협의에 의한 공동 프로젝트 추진
- 스위스: Karlsruhe-Basel, 뮌헨-로젠하임-키퍼스펠덴 등
- 스칸디나비아 : B<sup>13</sup>207, BAB<sup>14</sup> A1, 철도 함부르크-뤼벡, 노이뮌스터-바 드 올데스로에 철도연결 등)
- 유럽의 동구확장(East-Extension) 계획과 관련한 프로젝트

둘째. 구동독지역의 효율적인 교통망 확충

통독 전 남북방향 중심의 교통네트워크에서 통일 후 동서방향 교통네트워크 강화를 위해 프로젝트를 추진하였으며, 대표적으로 앞서 언급한 17개통독 교통프로젝트의 지속적인 추진과 이를 위해 유럽으로부터 약 15억 유로의 지원이 있었다.

셋째, 통합교통 체계를 위한 교통수단 간 연계

도로는 여전히 여객과 화물의 중심 교통수단이 되고 있으나, 단일 수단으로는 급증하는 교통수요를 감당하기 충분하지 않았다. 따라서 'Mobility Future'에서는 도로, 철도, 해운(주운) 그리고 항공이 상호 연계된 교통 체계 아래에서 첨단화되어 함께 작용하도록 하였으며, 동시에 항만, 공항, 물류센터 그리고 집배송·환적센터를 적재적소에 배치하도록 하였다.

넷째, 연계복합수송 촉진 및 지원 수송수단 간 효율적 연계를 위해 특히 화물의 경우 복합수송(KV)을 위

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> B(Bundesstrasse) : 국도.

<sup>14</sup> BAB(Bundesautobahn): 고속도로.

한 도로-철도, 주운-도로 그리고 Tri-modal(도로-철도-주운)용 집배송·환 적시설 건설에 연방예산을 지원하도록 하였으며, 그 외에도 연계복합수송에 대한 세제 및 제도적 지원을 시행하였다.

다섯째, 연안항만의 건설

주운, 철도, 화물차의 연계수송을 위해 결절점에 주운항만을 설치하였으며, 특히 이들 항만 주변 환적·보관시설의 현대화에 대한 투자 및 지원을 확대하였다.

여섯째, 항만입지 강화

항만입지 강화를 위해 항만배후 연계 교통망 확충이 강조되었으며, 2001 년 11월 제2차 국가해운컨퍼런스에서 주요 항만배후에 다양한 프로젝트들이 제안되었다.

일곱째, 독일공항입지 강화

공항의 항공수요 처리능력을 감안한 필수적인 공항개발계획과 함께 공항과 연계되는 도로, 철도네트워크와의 연계 프로젝트에 대해 관심을 표명하였으며, 현재 18개의 국제공항과 25개의 지역공항이 있다.

여덟째, 교통 체계상 애로구간의 집중적인 해소

'Anti-Congestion-Program'을 통해 고속도로, 철도, 주운구간 중 체증이 심각한 구간에 대해 체증해소 방안을 모색하였으며, 이들 프로젝트는 BVWP 2003의 VB(긴급프로젝트)에 포함되었다.

아홉째, 도시우회도로의 집중적인 건설

도시 주민들을 소음, 가스, 교통사고로부터 자유롭게 하기 위해 국도와

고속도로의 우회도로망 확충에 주력하였다.

열째, 첨단교통기술의 촉진 및 지원

자기부상열차, 기타 소음, 배기가스 등 환경오염저감기술 등에 대한 적극적인 지원을 시행하였으며, 교통산업과 연계하여 텔레메틱스 등 첨단사업과연계 발전시키도록 하였다.

이러한 10대 추진전략을 구현한 주요 프로젝트로 BVWP 2003에서는 경제성 분석과 네트워크 개념의 고려를 통해 긴급프로젝트(Vordringlicher Bedarf: VB)와 기타장기프로젝트(Weiterer Bedarf: WB)로 구분하였으며, 우선순위 결정을 위한 평가는 흔히 B/C분석, 환경 및 자연영향평가, 공간효과 분석 그리고 교통 측면의 상호 연계성에 대한 고려에 의해 이루어졌다.

먼저, 긴급프로젝트(VB)는 진행 중 혹은 이미 배정된 계획과 새로운 계획, 특히 자연보호 측면의 계획 요구가 있는 경우이다. 여기에 포함된 철도부분의 프로젝트는 진행 중 혹은 이미 배정된 계획상의 프로젝트(VB) 26개에 177.23억 유로, 신규 프로젝트(VB)로 28개 프로젝트에 159.93억 유로, 기타장기프로젝트(WB)로 12개 프로젝트에 78.98억 유로 그리고 국제철도프로젝트로 11개 프로젝트에 41.67억 유로의 투자를 계획하였다.

도로 부분의 프로젝트는 진행 중 혹은 이미 배정된 계획상의 프로젝트 (VB)로는 10개 분야에 총 287억 유로, 신규프로젝트(VB)로 약 228억 유로 투자 등 전체적으로 도로 분야의 긴급프로젝트에는 515억 유로가 투자될 계획이며, 이 중 고속도로에 280억 유로 그리고 국도에 235억 유로가 투자될 예정이다. 기타 장기프로젝트(WB)에는 약 310억 유로의 투자가 예정되어 있다.

해운(주운) 부분의 프로젝트로는 진행 중 혹은 이미 배정된 계획상의 프로젝트(VB) 19개에 44.4억 유로, 신규프로젝트(VB)로 6개 프로젝트에 6.6억 유로 투자 등 긴급프로젝트에 총 51억 유로가 투자될 예정이며, 기타 장기프

로젝트(WB)에는 경제성 부족 등으로 인해 프로젝트가 제시되어 있지 않다.

이러한 교통망 구축을 위해 독일교통계획에서는 주요 거점을 제시하고 있는데, 철도를 포함한 이들 계획은 주요 거점도시와 거점지역의 연계를 우선으로 하여 네트워크가 형성되고 있다. 〈그림 1-6〉~〈그림 1-8〉은 철도, 도로망 및 주운망을 보여 주고 있는데, 특이한 것은 이러한 교통망 계획에 적용할 주요 결절점을 선정하여 제시하고 있다는 점이다(참고 〈그림 1-9〉).

표 1-6〉도로 부분 우선프로젝트 투자계획

| 구분     |      | 투자금액( | 억 유로 : 201 | 5년까지) | 총건설연장(km : 2015년까지) |       |       |
|--------|------|-------|------------|-------|---------------------|-------|-------|
|        |      | 구서독지역 | 구동독지역      | 계     | 구서독지역               | 구동독지역 | 계     |
| 고속     | 신설   | 92    | 56         | 148   | 920                 | 810   | 1,730 |
| 도로     | 확장   | 104   | 28         | 132   | 1,693               | 469   | 2,162 |
| 소 계    |      | 196   | 84         | 280   | _                   | _     | _     |
| ユニ     | 전체   | 120   | 61         | 181   | 2,779               | 2,114 | 4,893 |
| 국도     | 우회도로 | 71    | 44         | 115   | 1,631               | 1,331 | 2,962 |
| 기타연계도로 |      | 42    | 12         | 54    | _                   | _     | _     |
|        | 계    | 358   | 157        | 515   | _                   | _     | _     |

자료: 독일교통성. 2003. 'Bundesverkehrswegeplan 2003'.

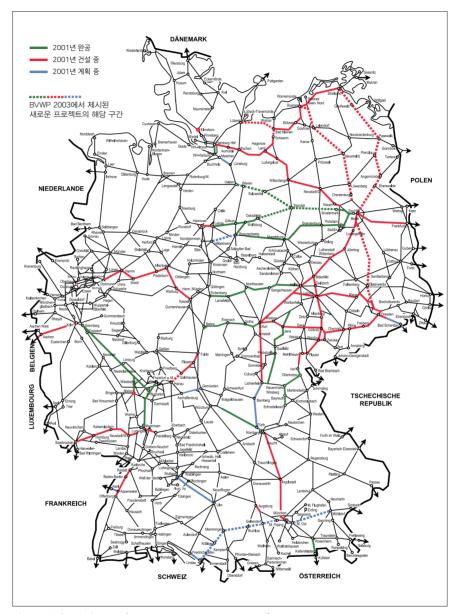
이들 투자계획을 종합해 보면 2001~2015년 간 철도, 도로, 해운에 대한 총투자 규모는 약 1,500억 유로에 달한다. 이 중에서 기존 시설의 유지보수에 830억 유로가 투자될 예정이며, 이는 BVWP '92의 46%에서 56%로 증가한 것이다. 반면 신규 건설에는 총 660억 유로가 투자될 것이며, 또한 구서독지역과 구동독지역 간의 투자비율은 65:35로 BVWP '92의 61:39에 비해 구서독지역에 대한 투자비율이 약간 상승한다. 수단별 예산 배분을 살펴보면, BVWP 2003에서는 도로 부분에 대한 투자가 52.1%로 BVWP '92과 비교하여 철도의 42.9%보다 높게 계획되어 있다. BVWP '92의 10년 간 실제 투자금액 역시 도로 부분에 대한 투자비율이 계획과 달리 높게 나타나고 있다. 신규 투자에 있어서는 도로에 대한 투자비율이 60.1%로 철도 38.5%보다 훨씬 더 높게 책정되어 도로에 대한 집중적인 투자계획이 구상되어 있다.



| 부문       |                   | BVWP 2003(        | 2001~2015) | BVWP '92(1991~2000)    |       |  |
|----------|-------------------|-------------------|------------|------------------------|-------|--|
|          |                   | 금액(억 유로) 비중 (%)   |            | 금액(억 유로) <sup>1)</sup> | 비중(%) |  |
|          | 철 도 <sup>2)</sup> | 639               | 42.9       | 362                    | 42.3  |  |
| 총예산      | 도 로 <sup>3)</sup> | 775 <sup>4)</sup> | 52.1       | 441                    | 51.6  |  |
|          | 해 운               | 75                | 5.0        | 52                     | 6.1   |  |
| 7:       | 1                 | 1,489             | 100.0      | 855 100.0              |       |  |
| 신규       | 철 도               | 255               | 38.5       | 197 <sup>5)</sup>      | 42.3  |  |
| 건설<br>예산 | 도 로               | 398 <sup>3)</sup> | 60.1       | 229                    | 51.6  |  |
|          | 해 운               | 9                 | 1.4        | 31                     | 6.1   |  |
| 7        | 1                 | 662               | 100.0      | 457 100.0              |       |  |

- 주:1) 실제 투자금액(기준: 각 년도).
  - 2) 가격기준 1999.
  - 3) 가격기준 2001.
  - 4) 민간사전투자연방간선도로프로젝트에 대한 연방분담금 20억 유로 포함.
  - 5) 1991~1993년을 1994년 수준으로 설정.

그림 1-6〉 연방철도망 계획 노선도



자료: 독일교통성, 2003, 'Bundesverkerhswegeplan 2003'.

### 그림 1-7〉 독일 연방고속도로 계획 노선도



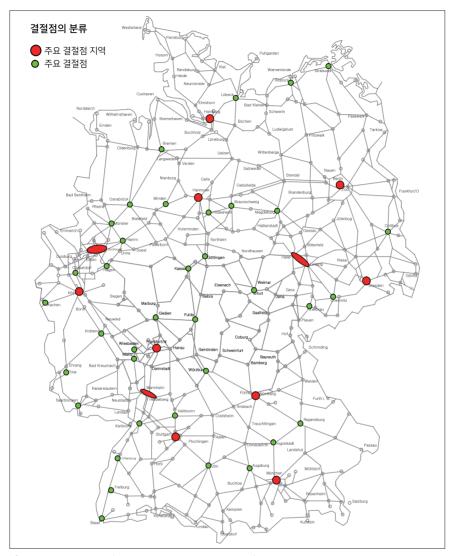
자료: BMVBM, 2003. 'Bundesverkehrswegeplan 2003'.

그림 1-8〉 독일 연방주운 계획도



자료: BMVBM, 2003. 'Bundesverkehrswegeplan 2003'.

그림 1-9〉 주요 거점지역 및 거점(결절점): 철도네트워크 예



자료: BMVBM, 2003. 'Bundesverkehrswegeplan 2003'.

# 2. 통독 교통프로젝트(Verkehrsprojekte Deutsche Einheit)

통일과정에서 신속한 동서연결과 구동독지역의 노후시설 개선 등을 목적으로 다양한 법적, 제도적 지원 아래 통일 이후 동서독 간의 대규모 교통망

건설계획으로 1991년에 17개의 교통망 건설 프로젝트 계획을 수립하였으며, 여기에는 각 프로젝트의 노선 길이, 폭, 차선, 소요비용, 교통수요 전망 등의 내용을 포함하고 있다.

본 계획에서 제시된 철도 부문의 9개, 도로 부문의 7개 그리고 수운 부문의 1개 프로젝트 등 총 17개 프로젝트에 총투자액은 약 570억 마르크(약 31.3조 원)에 달한다. 이 총투자액 중 철도 부문에 300억 마르크(52.6%), 도로부문에 230억 마르크(40.4%) 그리고 주운 부문에 40억 마르크(7.0%)가 투자될 전망이다. 그리고 총 570억 마르크 중 21%인 120억 마르크는 구서독지역에 그리고 79%인 450억 마르크는 구동독지역에 투자될 예정이다.

표 1-8〉 동·서독 연결 프로젝트 계획 현황

| 구분 | 노선명                      | 차선/폭 | 길이<br>(km) | 확장/신설 |
|----|--------------------------|------|------------|-------|
|    | 1. 뤼베크/하게노프란드-로스토크-스트랄순트 | _    | 262        | 시설개선  |
|    | 2. 함부르크-베를린              | 복선화  | 270        | 확 장   |
| 철  | 3. 윌짼-잘쯔베델-스텐달           | 복선화  | 103        | 확장/신설 |
|    | 4. 하노버-스텐달-베를린           | _    | 247        | 확 장   |
|    | 5. 헬름슈테트-막데부르크-베를린       | _    | 163        | 시설개선  |
|    | 6. 아이헨베르크-할레             | 복선화  | 170        | 확 장   |
| 도  | 7. 베브라-에어푸르트             | 복선화  | 103        | 확장/신설 |
|    | 8. 뉘른베르크-에어푸르트-할레-베를린    | 복선화  | 514        | 확장/신설 |
|    | 9. 라이프치히-드레스덴            | _    | 115        | 확장/신설 |
| 고  | 10. 뤼베크-스테틴(폴란드 국경, 국도)  | 2차선  | 286        | 신 설   |
| 속  | 11. 하노버-베를린-베를리너링        | 6    | 322        | 확 장   |
| 도  | 12. 베를린-뉘른베르크            | 6    | 373        | 확 장   |
| 로  | 13. 괴팅겐-할레(국도)           | 4    | 192        | 신 설   |
|    | 14. 할레-막데부르크             | 4    | 94         | 신 설   |
| 국  | 15. 카셀-아이제나흐-괴어리츠        | 6-4  | 435        | 확장/신설 |
| 도  | 16. 에어푸르트-쉬바인푸르트-리히텐펠스   | 2    | 207        | 신 설   |
| 수로 | 17. 하노버-베를린              | _    | 280        | 시설개선  |

자료: 독일교통성. 1991. 'Verkehrsprojekte Deutsche Einheit'.





자료: Wikipedia, 'Verkehrsprojekte Deutsche Einheit'

그러나, 통일 이후 7년이 지난 1997년을 기준으로 추진 실적을 살펴보면, 총 256억 마르크가 투자되어 계획의 36.6%(추후 발표된 700억 DM 기준)가 실행되었으며, 수단별로는 철도에 170억 마르크로서 계획의 56.7%가 투자되어 1,150km 철도가 현대화되는 등 가장 빠른 사업수행 실적을 볼 수 있다. 도로에는 80억 마르크가 투자되어 계획의 34.8%의 진척을 보이는데, 이 기간 동안 70km의 고속도로 신설, 370km의 보수 그리고 현재 480km의 고속도로가 건설 중에 있다. 반면, 주운은 5억 마르크가 투자되어 계획의 12.5%가 진척되는 등 다른 수단에 비해 늦은 편이다.

### 3. Telekom 2000 프로젝트<sup>15</sup>

통신 분야에서의 통일 후 초기 통합은 500억 마르크에 달하는 중요한 매머드급 프로젝트인 'Telekom 2000'에 구현되었다. 기록적인 시간 내에 구동독인 신연방주의 통신 인프라는 서독 수준으로 상승하였으며, 이를 통해 동반성장이 가능했고 하나가 되었다.

1989년 11월 17일, 베를린 장벽이 붕괴된 지 불과 8일이 지난 시점에서 신임 국무위원장(Ministerrats- vorsitzender)인 한스 모드로우(Hans Modrow)는 동서독 양측 협정의 틀 안에서 장래 긴밀한 공조 분야로서 우편 및 통신 분야를 언급하였다.

11월 28일 연방총리인 헬무트 콜(Helmut Kohl)에 의한 10-point-Program이 처음으로 통일을 장래의 희망으로 구체화하였다. 여기에서도 역시 통신은 우선적으로 언급되었다. 콜 총리는 '가급적 신속하게 동독과 전화연결 및 동독의 통신망의 포괄적인 완성'을 요구하였다.

1990년 3월 12일에 동서독 양측의 우편연맹이 단일화되었다. 1995년까지 서독의 기술표준들이 동독에 적용되도록 하였다. 그리고 2000년까지 이를 통해 동등한 수준이 되도록 하였다. 이로부터 다음 달 구축 프로그램인

Georg von Wagner. 2016. 'Tag der Deutschen Einheit: Rueckblick auf den Aufbau Ost'. 2016,10,3.

'Telekom 2000'이 발표되었다. 이미 1990년 상반기 라이프치히 박람회를 위하여 처음으로 C-Network 수신국(기지국)이 건설되었다.

특히, 이 시기에는 경제나 국민들이 가급적 신속하게 전화연결이 가능하도록 하기 위하여 즉각적인 새로운 중계소가 계획되고, 건설되었는데, 1989년 이미 베를린 철재 콘테이너에서 처음으로 운영을 시작하였다. 1990년 지속적으로 대도시 고밀지역인 드레스덴(Dresden), 에어푸르트(Erfurt), 츠비카우(Zwickau) 등에서도 운영을 시작하였다.

1990년 6월에 드디어 'Telekom 2000'이 시작되었다. 이후 몇 년 안에 570만 개의 전화선, 7만 개의 공중전화, 9만 개의 데이터망, 96,000개의 Btx망(컴퓨터연계망/인터넷망) 그리고 50만 개의 이동통신 연계망이 구축되었다. 이당시 총비용은 500억마르크였다.

1992년 12월에는 베를린 주민들은 분단 40년 만에 동서베를린으로 전화를 할 때 지역번호 없이 전화를 할 수 있게 되었다. 1992년 베를린에는 동서지역 구분 없이 하나의 전화번호부를 생성하였다.

1997년 12월 10일에 'Telekom 2000' 프로그램이 메인 중계기지인 노이브 란덴부르크(Neubrandenburg)의 정식 운영과 함께 공식적으로 종료되었다.

## 4. 기타 관련 제도 및 지원 기관

1) 교통망계획촉진법(Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz)

구동독지역에는 통일 이전에 이미 고밀의 교통망이 형성되어 있었으나, 분 단 40년 동안 등한시된 동서연결 도로망은 절대적으로 부족한 상태였으며, 시설 수준이 매우 낙후되어 통독 후 급증한 동서교통량을 소화하기에는 불 가능하였다.

이러한 교통상황의 악화는 도로교통사고 증가, 기업체의 입주거부 등과 그에 따른 직장 수의 증가 실패 등 여러 부작용으로 나타났으며, 동독지역에 서의 신속한 교통망 확충의 필요성이 대두되었다.

따라서, 이 법은 구서독지역에서 약 20년씩 걸리던 교통계획 기간을 단축 시켜, 구동독에서의 도로 및 철도 계획·시행을 신속하게 하기 위한 것으로 철 도계획은 1999년 말, 도로 및 기타 계획은 1995년 말까지 효력을 가지고 있 다. 그러나, 여기에서 간과해서는 안 될 중요한 사항 중의 하나는 이러한 촌 각을 다투는 계획의 진행과정에 있어서도 환경과 자연보호가 타 요소보다 특히 강조되었다는 점이다.

이 법에서 나타나는 새로운 것은 선형결정 등에 있어서 기존의 시민참여 과정, 예를 들어 공고, 공청회 등의 과정을 생략하였으며, 그 외 내용상의 변화는 없었다. 그러나 공고나 공청회 같은 공개과정이 생략된 반면, 계획 프로세스 중 시민참여는 전적으로 보장되어 모든 해당 시민은 선형계획에 대해 자신의 이견을 제시할 수 있었으며, 이를 위한 각종 자료는 언제든지 제공되도록 법에서 보장하고 있다. 특히 이러한 자료 중 선형결정 과정 중에 조사되었던 주요 대안들과 선형결정의 이유 등이 함께 제시되도록 규정하고 있다.

이 외에도 노선결정에 있어서 교통성 장관의 권한을 강화하여 계획 확정 절차를 간소화하고, 이 법의 시행기관인 연방행정법원의 심판을 단심으로 하 는 등의 내용을 담고 있다.

이 촉진법은 또한 토지수용에 앞서 이전의 소유권 문제가 발생할 것에 대해 언급하고 있는데, 계획의 긴급성으로 인해 개개인의 이익은 유보되어야 하는 것을 원칙으로 하고 있다.

#### 2) 교통 부문에서 신탁청의 역할

통일 이후 독일 정부는 구동독 정부의 관리하에 있던 국가소유 재산을 개인 혹은 사영업체에 계약 불하하는 작업을 추진하기 위하여 신탁청(Treu-handanstalt)을 설치, 운영하였다. 이들은 특히 구동독지역의 교통시설 정비 및 교통운수업체의 민영화 업무를 주관하여 추진하였으며, 기본 목표는 빠

른 기간 내에 동독지역 주민의 기본적인 교통서비스를 확보하는 것이었다.

이를 위하여 지방자치단체의 주관 아래 지방 교통시설을 정비하고 대중 교통서비스를 확보하기 위하여, 사영운수업자들에게 차량 등 운수시설을 불하하고 부실한 운영을 최대로 방지하였다. 또한, 사영운수업체들이 시장경제 체제에 효과적으로 적응하도록 이에 필요한 법적, 제도적 지침을 준비하고 상담을 제공하였다.

### 3) 투자조치법

이 법은 원활한 재원조달을 위해 가장 큰 역할을 한 법으로, 이 법에 의해 '통독 교통프로젝트'의 사업비가 즉시 인준되도록 제도화하고 있다.

### 제2절 통일 후 주요 변화

### 1. 사회적·경제적 여건 변화

### 1) 국토면적의 변화와 입지 변화

독일의 국토면적은 서독지역이 249,000km², 동독지역이 108,000km²로 서독지역이 약 2.3배 큰 것으로 나타나고, 인구밀도는 서독이 252명/km²인 반면 동독은 152명/km²를 보이고 있다. 반면 남북한 간에는 남한면적이 북한면적의 81% 수준으로 오히려 더 작아 향후 이주민의 수용 등에 많은 문제가 발생할 수 있으며, 이에 대한 대비가 필요하다.

그림 1-11〉 통일독일의 공간적 범위



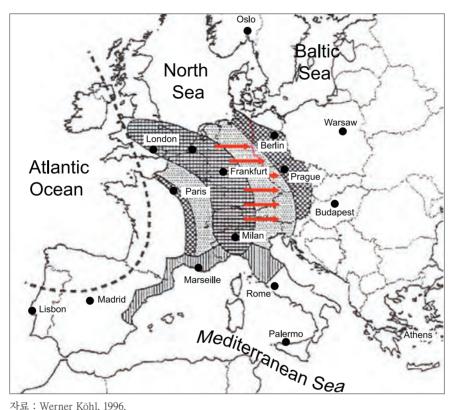
자료: Wikipedia, 'Deutschland'(by TUBS)

이러한 공간적 확대는 그간 동구권과 접경한 서유럽(EU)의 변경에 입지했던 독일이 통일을 통해 공간적으로 유럽의 중심에 위치를 하게 된다. 즉, 서쪽으로 서유럽을, 동쪽으로 러시아와 동구권을 연결하는 가교역할을 하면서, 교통 및 물류의 중심적 위치를 점유하게 되는 유리한 위치를 점하게 된다.

우리나라의 경우에도 통일을 통해 이러한 공간적 장점을 확보할 수 있는 점은 독일과 유사하다. 즉, 현재 섬과 같은 입지에서 반도로서의 대륙과 기능

적 연계를 도모할 수 있으며, 실제 일본과 중국의 중간적 입지에서 교통 및 물류의 중심 혹은 연계 역할을 할 수 있게 될 것이다.

### 그림 1-12〉 통일독일의 공간적 위상의 변화



자료: Werner Köhl. 1996.

#### 2) 인구분포의 변화

1989년 통일 당시 서독의 인구는 〈표 1-9〉와 같이 62,679,000명으로 동 독 16,434,000명의 약 3.8배, 총인구는 79,113,000명이었으나, 통일 후 1990년 79,754,000명으로, 1992년에는 80,275,000명으로 증가하였다. 남북 간에는 남한 인구가 북한 인구의 1.97배로 동·서독 간의 3.8배의 절반 수준이며, 이 는 곧 남한 1인당 부담 규모가 크다는 것을 간접적으로 평가할 수 있다.

표 1-9〉 동·서독의 통일 후 단기적 주요 지표의 변화

|           |      |         | /        |         |         |                         |  |
|-----------|------|---------|----------|---------|---------|-------------------------|--|
| 항목        | 단위   | 통       | 일 전(1989 | 년)      | 통일 후    | 한반도(1997년)<br>대비(남한/북한) |  |
|           |      | 동독(A)   | 서독(B)    | 대비(B/A) | (1992년) |                         |  |
| 면 적       | km²  | 108,000 | 249,000  | 2.3     | 357,000 | 0.81                    |  |
| 인 구       | 천명   | 16,434  | 62,679   | 3.8     | 80,275  | 1.97                    |  |
| 국민총생산     | 억 DM | 2,837   | 22,452   | 7.9     | 28,083  | 16.0                    |  |
| 1인당 GNP   | DM   | 17,076  | 36,176   | 2.11    | _       | 8.3                     |  |
| 무역규모 – 수출 | 억 \$ | 237     | 3,413    | 14.4    | 4,223   | 71.1                    |  |
| - 수입      | 억 \$ | 233     | 2,698    | 11.6    | 4,024   | 47.7                    |  |

자료 : Werner Weidenfeld. Karl-Rudolf Korte. 'Handbuch zur deutschen Einheit'. 1993. p.741. 주독대사관. 1992. '숫자로 본 독일통일'.

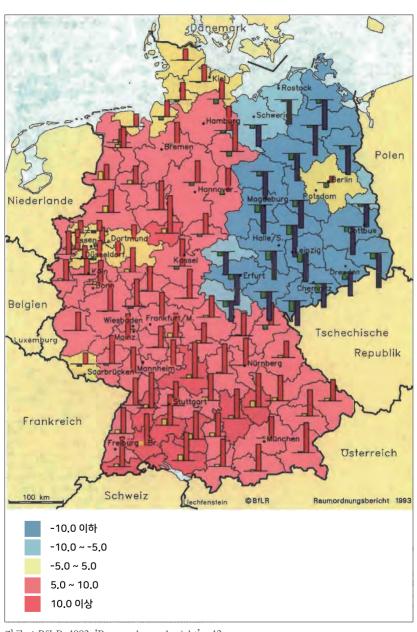
통일부, 2000, '북한개요',

이 과정에서 단기적으로 동독의 인구는 약 40.6만 명이 줄어든 반면에 서독의 인구는 동구권의 독일민족의 이주와 함께 약 104.7만 명이 증가하였다. 그러나 장기적으로 2007년까지는 구동독의 인구는 13%(201만 명)까지 감소한 반면에 서독지역은 8%(497만 명)가 증가하였다. 한편 당시 10년 후 인구변화를 예측한 결과를 살펴보면, 지역별로는 서독 대부분 지역과 베를린 주변 지역은 인구가 증가한 반면에 베를린을 제외한 전 동독지역은 인구가 감소할 것으로 예상하였다(참고 〈그림 1-13〉). 특히 서독지역에서도 일자리 창출과 경제발전을 주도했던 서독의 남부지역에 인구의 증가가 높게 나타났다. 이는 향후 한반도통일에도 큰 시사점을 주고 있다. 즉, 통일 후 현재 경제발전을 주도하는 수도권과 영남권에 인구증가를 예측해 볼 수 있으며, 인구집중과 수요급증으로 인한 혼란과 인프라의 부족 등에 대한 대비가 필요하다.

한편, 동·서독 간의 인구이동은 통일 후 반년 사이(1989.11~1990.6)에 415,034명으로 가장 많은 이동을 보였으며, 1990년 7월부터 1991년 6월까지는 약 223,000여 명이 이주한 것으로 나타나고 있다. 여기에서 우리에게 주는 시사점은 통일 후 인구이동이 공식적인 통일 이전, 동독지역의 붕괴가 시작되면서 동독지역의 주민 이탈이 가장 높게 나타났으며, 실제 동독 주민의 서독지역 정착과정에서 많은 사회적 문제가 발생하였다. 즉, 미리 준비하지

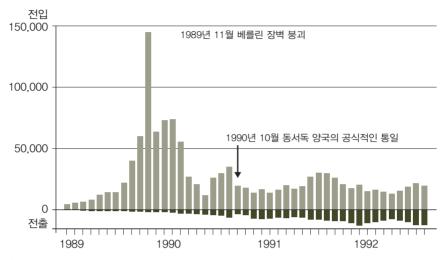
않으면 우리나라의 경우에도 큰 혼란이 야기될 수 있다는 점을 고려하여 이 주민 정착방안의 준비가 필요하다.

그림 1-13〉 통독 후 인구증감의 변화 예측(1989~2000)



자료 : BfLR, 1993, 'Raumordnungsbericht'. p.13.

그림 1-14〉 통독 후 인구이동의 추이(구서독 기준)

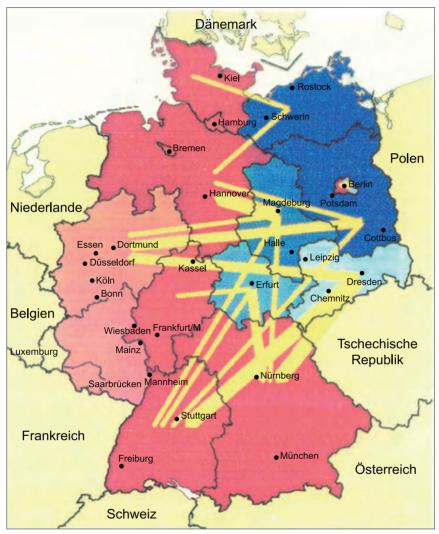


자료 : Werner Köhl. 1996. 독일연방통계청. 2010.

이상준, 김경석. 2015. '독일통일을 통해 살펴본 한반도통일 편익(가제)'. 통일부.

실제 동·서독지역 간 인구의 이동을 살펴보면, 앞서 인구증가가 높게 나타난 슈투트가르트, 뉘른베르크, 루르지역 등 동·서독 접경지역과 최근 산업 발달이 활발한 남부지역으로의 전입이 많았으며, 동독지역에서는 로스토크지역과 동독의 동부지역에서의 인구이탈이 높은 것으로 나타났다.





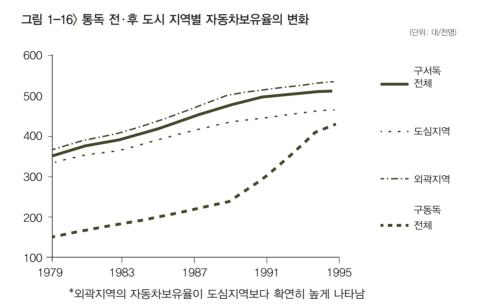
자료: 독일통계청 및 BfLR. 1993, 'Raumordnungsbericht'. p.77.

통일 후 동독지역의 연령별 인구감소율을 보면, 18세 이하는 2.2%, 18~65세는 1.63% 그리고 65세 이상의 연령층은 7.4%의 감소율을 나타내고 있다. 총량적으로도 65세 이상이 약 16.2만 명(18~65세, 17.1만 명)이 감소하여, 연령폭에 비해 많이 감소를 한 것으로 나타나고 있다.

### 2. 교통 여건 변화

#### 1) 교통 이용 행태의 변화

통독 후 가장 큰 변화, 특히 구동독에서의 가장 큰 변화는 자동차보유율의 급증이다. 실제 통일 전 구동독의 자동차보유율은 238대/천명 수준이었으나, 통일 후 1년 사이에 430대/천명으로 구서독의 78% 수준에 육박하게되었다. 특히 구동독지역 교외지역의 자동차보급률이 급속하게 증가하는 것을 볼 수 있으며, 이는 도시의 외곽 연결 간선도로망 및 도시 주변도로의 부족으로 심각한 정체와 그로 인한 신규 확충 수요 증가의 원인이 되기도 하였다.



자료: BfLR. 1995. 'Laufende Raumbeobachtung der BfLR'.

일찍이 도로망의 발달로 동서독은 통일 전부터 도로 부문의 수송분담률이 높았다. 동독은 서독에 비해 철도 부문의 의존도가 상대적으로 높은 편인 반면, 서독은 항공분담률이 동독지역에 비해 압도적으로 높게 나타난다. 그러나, 통일 후 자동차보급률의 급증은 정부의 철도중심의 교통 체

계 개편의 노력에도 불구하고 여객 부분은 지속적으로 도로중심의 수송분 담 구조가 유지되는 문제를 야기하였다. 그러나, 화물 부분은 정부의 지속 적인 친환경 교통정책의 노력으로 철도수송 분담률이 통일 이후 감소했다가 다시 회복하여 통일 전과 비슷한 수준을 유지하는 것으로 나타났다(참고 〈그림 1-17〉).

한편 교통량은 여객의 경우 통일 전 810억 명/km에서 2010년 1.070억 명/ km로 약 1.3배 정도 증가하였으며, 화물의 경우 310억 톤/km에서 2010년 548억 톤/km로 1.8배 증가하여 물동량의 증가율이 여객보다 훨씬 높은 것 으로 나타난다. 즉. 산업발달과 교역의 중심으로서 독일의 위상을 평가할 수 있는 지표라 할 수 있다. 특히, 이 중 동·서독 간 교류물동량은 통독 이전 광물과 원자재가 양방향 80~87%를 차지하였으며, 통일 후 약 10배 이상 급 증한 것으로 나타나고 있다. 그 외 식료, 기호품이 동독지역에서 서독지역으 로 주로 유통되었다.

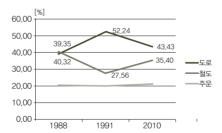
그림 1-17〉 통일 전후 수송분담률의 변화

| 여객(10억 pkm) | 1988 | 1991 | 2010  |
|-------------|------|------|-------|
| 도로          | 647  | 703  | 838   |
| 철도          | 62   | 53   | 88    |
| 항공          | 14   | 16   | 34    |
| 대중교통        | 87   | 78   | 110   |
| 총계          | 810  | 850  | 1,070 |

| 90.00 - 80.00 - 70.00 - 60.00 - 50.00 - 40.00 - 30.00 - 60.00 | 79. <u>88</u> | 82,71 | 78,32 | ──도로<br>──철도<br>──항공<br>──대주교통 |
|---|---------------|-------|-------|--------------------------------|
| 20,00   |               |       |       | 대중교통                           |
| 10.00   | 7.65          | 6,24  | 8,22  | 1                              |

| 0 -  |       |       |       |      |
|------|-------|-------|-------|------|
| O -  | 79.88 | 82,71 |       |      |
|      |       |       | 78,32 |      |
| ე0 - |       |       |       |      |
| 00 - |       |       |       |      |
| 00 - |       |       |       | 도로   |
| )O - |       |       |       | 철도   |
|      |       |       |       | 항공   |
| 00 - |       |       |       | 대중교통 |
| 00 - |       |       |       |      |
| 00 - | 7.65  | 6.24  | 8.22  |      |
| ~~   | 7,00  | 0,24  |       |      |

화물(10억 tkm) 도로 122 163 238 철도 125 86 194 63 116 주운 63 310 총계 312 548



자료 : 독일통계청 자료

#### 2) 교통시설의 여건 변화

독일은 프랑스, 스위스, 벨기에, 네덜란드, 덴마크 등 서유럽뿐 아니라 오스트리아, 체코, 폴란드 등 동유럽 국가들과 국경을 접하면서 이들의 중심에 위치하여, 통일과 동구권의 붕괴에 따라 유럽 동-서 및 남-북축의 결절점으로서 중요한 역할을 하고 있다. 통일 전 서독지역에는 총 8,721km의 고속도로인 Autobahn이 주변국의 고속도로와 함께 유럽 전역의 고속도로망을 형성하고 여객수송과 물류의 중심적 역할을 하였다. 고속철도 역시ICE(InterCityExpress)가 프랑스의 TGV와 함께 유럽공동체 고속철도망을형성하였다. 그리고 '라인강의 기적'으로 우리에게 친근한 라인강(스위스-네덜란드)과 독일 3대 강인 네카강, 마인강을 활용한 주운 역시 4.7%의 수송분단률로 활발한 물류 기능을 수행하고 있다. 이렇듯 도로, 철도, 주운을 활용한 효율적인 교통망이 유럽 전역으로 연결되어 있다.

서독의 이러한 교통시설의 선진화에 비해, 동독지역은 베를린을 중심으로 남북축의 고속도로망이 형성되어 있고, 비교적 고밀의 도로망을 형성하고 있 었으나, 고속도로의 중앙분리대가 없고, 포장상태의 불량 등 시설 수준이 매 우 낙후된 것으로 나타났으며, 이는 대형사고의 원인이 되었다. 또한 교차로, 기하구조 등 도로구조가 증가하는 교통량을 수용하기 어려운 부적합한 상 태였다.

〈그림 1-18〉에서 보듯이 고속도로의 유지관리 실태가 매우 열악하여, 갓 길이 없거나 포장상태가 불량하였으며, 교량이나 구조물의 안전도가 매우 위험한 수준에 있는 사례들이 많았다. 따라서 신속한 인프라 활용을 위해 이들 안전도 제고 및 불편시설의 개·보수에 대한 수요가 많았으며, 신설 전에이러한 개보수를 통해 예산절감과 시간절감의 효과를 기대할 수 있었다.

#### 그림 1-18〉 구동독지역 고속도로 실태



자료: Werner Köhl, 1996.

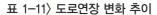
철도 부문에 있어서도 역시 마찬가지로 서독의 열차들이 제 속도를 유지할 수 없을 정도로 시설이 낙후되어 있어, 도로와 함께 교통시설의 높은 개·보수 수요발생의 원인이 되었다. 유럽 역시 한반도와 유사하게 독일을 중심으로 역시 남북축의 발달에 비해, 동서 연결축이 형성되지 않아 동·서독뿐아니라 유럽과 동구권의 연결이라는 측면에서 동서연결 교통망이 절대적으로 필요한 상태였다.

표 1-10〉 통독 이전의 동·서독 교통시설 비교

| 하모                 | 항목 단위 독일(1989년) |       |       |         |
|--------------------|-----------------|-------|-------|---------|
| 87                 | 근뀌              | 동독(A) | 서독(B) | 대비(B/A) |
| 도로연장               | 천km             | 124.9 | 499.0 | 4.00    |
| 철도연장               | 천km             | 14.0  | 27.0  | 1.97    |
| 내륙수로               | km              | 2,513 | 4,940 | 1.97    |
| 선 박                | 대               | 1,228 | 3,469 | 2,82    |
| – 화 <del>물</del> 선 | 대               | 1,228 | 2,990 | 2.43    |
| - 여객선              | 대               | _     | 479   |         |
| 비 행 기              | 대               | 40    | 627   | 15.68   |

자료: 독일교통성. 1993. 'Verkehr in Zahlen(교통통계)'.

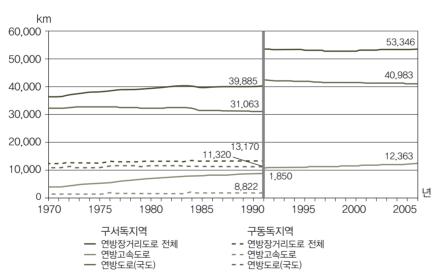
이러한 교통시설들이 통일 후 증가하는 수요에 대응하여 양적 성장을 하게 된다. 우선 대표적인 인프라인 도로연장을 보면, 통일 이후 고속도로가 약 2,000km 정도 증가하였으며, 지역간도로 연장은 최근 231,474km에 달하는 것으로 나타난다. 그러나 이러한 외적 성장에 비해 도로 관련 지표의 분석결과 1989년 통일 이후 총연장은 증가하였으나, 각종 지표가 전반적으로 후퇴하는 것으로 나타나 구동독의 도로 인프라의 양적 수준이 구서독에 비해 저조했음을 알 수 있다. 예를 들어, 1인당 도로연장은 통일 전 구서독은 최고 2.84km/천명 그리고 국토면적 km²당 도로연장은 0.65km까지 증가하였으나, 통일 후 1인당 도로연장은 2.73km/천명 그리고 국토면적 km²당 도로연장은 0.64km까지 감소하였다. 그러나 최근 거의 통일 전 수준으로 회복된 것으로 나타난다.



| 연도   |         | 지역간도로 연장(km) 인구 |        | 지역간도로 연 |        | 인구 면적  | 도로      | 지표    |        |
|------|---------|-----------------|--------|---------|--------|--------|---------|-------|--------|
| 신포   | 계       | 고속도로            | 국도     | 지방도     | 군도     | (천명)   | (km²)   | km/천명 | km/km² |
| 1970 | 164,928 | 4,460           | 32,590 | 65,339  | 62,539 | 61,001 | 267,260 | 2.70  | 0.62   |
| 1975 | 168,148 | 5,748           | 32,600 | 65,400  | 64,400 | 61,645 | 267,260 | 2.73  | 0.63   |
| 1980 | 171,492 | 7,292           | 32,300 | 65,500  | 66,400 | 61,658 | 267,260 | 2.78  | 0.64   |
| 1983 | 173,119 | 7,919           | 32,400 | 65,800  | 67,000 | 61,307 | 267,260 | 2.82  | 0.65   |
| 1985 | 173,098 | 8,198           | 31,500 | 63,300  | 70,100 | 61,020 | 267,260 | 2.84  | 0.65   |
| 1990 | 173,922 | 8,822           | 31,100 | 63,300  | 70,700 | 63,726 | 267,260 | 2.73  | 0.65   |
| 1994 | 227,180 | 11,080          | 42,000 | 88,000  | 86,100 | 81,539 | 357,092 | 2.79  | 0.64   |
| 1995 | 228,643 | 11,143          | 41,800 | 86,500  | 89,200 | 81,817 | 357,092 | 2.79  | 0.64   |
| 2000 | 230,615 | 11,515          | 41,300 | 86,800  | 91,000 | 82,537 | 357,092 | 2.79  | 0.65   |
| 2005 | 231,474 | 12,174          | 41,000 | 86,700  | 91,600 | 82,438 | 357,092 | 2,81  | 0.65   |

자료: DIW(독일경제연구소), Elsner/ADAC Statistiken(ADAC 통계). 독일연방교통성. 1993. "Verkehr in Zahlen".

#### 그림 1-19〉 독일 연방장거리도로(지역간도로)의 연장 변화 추이



자료: 독일연방교통성. 2006. '독일연방 도로건설계획 2006. (Strassenbaubericht 2006)'.

전반적으로 이러한 변화로 동·서독뿐 아니라 동·서유럽 간의 접근성 개선과 교류기반 구축이 가능하게 되었다. 대표적인 사례로 구서독 본(Bonn)에서 구동독 라이프치히(Leipzig) 간 고속도로 통행시간이 통일 전 9시간에서 5시간으로 단축되었다. 아직 구동독지역의 접근성은 다소 낮은 것을 나타낸다.

표 1-12〉 통일 이후 구동서독의 접근성 수준 비교(2000, 2001)

|     | 구분            | 접근성(도시) | 접근성(물류) |
|-----|---------------|---------|---------|
|     | 전 체           | 95      | 47      |
| 구서독 | 인구밀집지역        | 76      | 38      |
| 구시측 | 도 시 화 지 역     | 99      | 48      |
|     | 농 촌 지 역       | 120     | 60      |
|     | 전 체           | 112     | 66      |
| 755 | 인구밀집지역        | 90      | 55      |
| 764 | 구동독 도 시 화 지 역 |         | 59      |
|     | 농 촌 지 역       |         | 84      |
|     | 독일            | 99      | 52      |

주: 접근성(도시): 3개의 대도시권까지의 도달시간(분; 2000).

접근성(물류): 화물 물류터미널까지의 도달시간(분; 2000).

자료: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Regionalbarometer neuer Laender. 2004. 'Fünfter zusammenfassender Bericht'. p.78.

이상준, 김경석. 2015. '독일통일을 통해 살펴본 한반도통일 편익(가제)'. 통일부.

# 제3절 통일 후 주요 정책의 성과와 과제

### 1. 성과

독일통일이 인프라 확충을 통해 달성한 최대의 성과는 무엇보다도 유럽교통 체계의 중심에 입지하게 된 것이다. 기존의 남북방향(스페인·이탈리아-북구)의 단일교통축 체계의 통과로 기능을 가졌던 독일이 통독 후 동서축(서유럽-동유럽)의 확충으로 동서남북 사통팔달 교통·물류축의 중심에 입지하게된 것이다. 이로 인해 물동량이 급증하게 되었으며, 화물차에 대한 통행료 부과를 통해 통독 재원조달의 부담을 상당부분 해소할 것으로 나타나고 있다.

두 번째. 구동독의 인프라 질의 개선을 들 수 있다. 통일 전에도 이미 구

동독은 동구권에서 가장 우수한 인프라 네트워크를 확보하고 있었으며, 서 유럽에 비해 다소 저조했던 인프라의 질(예 : 안전시설 미흡 등)도 통일을 통 해 서유럽 수준으로 향상된 점을 들 수 있다.

세 번째 성과는 친환경교통정책의 실천을 들 수 있다. 교통공간의 확장으로 철도에 대한 수요, 특히 화물 부분에서의 수요증가를 철도가 분담함으로 써 친환경 교통 체계의 실천을 가능하게 하였고, 실제 예산배분에서도 초기에는 철도가 도로를 앞서는 예산배분이 이루어지기도 하였다.

네 번째 성과는 동서독 교류축의 다양화로 분산효과를 가져온 것이다. 동서독 주(Land)들 간의 협력을 통하여 이주민의 분산과 이를 통한 특정지역 집중을 해소함으로써 교통량의 분산도 함께 이루어지게 한 것은 큰 성과로 볼 수 있다. 통독 교통프로젝트의 단절노선 복원 역시 7~9개 축으로 분산 확충한 것은 우리에게 좋은 사례를 보여 주고 있다.

### 2. 과제

독일통일 이후 교통정책 분야에서 많은 성과와 함께 몇 가지 문제점도 제기되었다. 특히, 통일독일에서 인프라 확충과정은 우리에게 적정한 공공투자의 중요성을 일깨워 주고 있다. 분명 독일의 통일은 준비되지 못한 급작스러운 통일이다. 특히 교통 분야에서는 그렇다. 통일 이후 통독 교통프로젝트가 발표되는 2년여의 시간 동안 종합적 계획과 전략이 없이 인프라 확충을 진행하는 과정에서 중복투자와 과잉투자에 따른 재정낭비가 발생하였기 때문이다. 독일연방정부는 통일 이후 2003년까지 동서독지역 간의 국토균형발전을 위해 공공투자에 1조 3,000억 유로(약 1,560조 원)를 투입(1/2은 주택과 인프라 등 국토개발에, 나머지 1/2은 사회복지에 소요)하였으나, 지자체간 '나누어 먹기식' 투자로 중복투자 등 예산낭비가 초래되었다.

<sup>6</sup> 이상준, 김경석. 2015. '독일통일을 통해 살펴본 한반도통일 편익(가제)'. 통일부.

두 번째는 지역 간 교통망 측면에서 구동독 인프라의 재활용문제를 들수 있다. 통독 전에도 상당 수준에 있었던 구동독의 인프라에 대한 정확한 정보와 조사를 통해 개보수 가능한 인프라의 재활용에 대한 고민이 충분하지 못하였다. 일부 개보수 지침을 마련하여 기존 시설을 재활용하고자 했던 시도는 있으나 이 부분이 우리도 간과해서는 안 될 부분이다.

세 번째는 도시 내부 인프라 확충과정에서 대부분의 신설 편의시설(대형 마트, 신규회사 등)이 도시외곽에 입지를 하면서 기존 도시부와 외곽을 연결하는 인프라가 절대적으로 부족하였다. 특히 급증한 자동차로 인한 교통정체문제는 심각한 수준에 이르렀다. 따라서 이들 편의시설 확충과 인프라 확충의 효율적인 연계개발은 중요한 과제로 제기되었다.

네 번째는 앞서 언급한 준비의 부족에 이어 지지부진한 인프라 확충 실적을 들 수 있다. 당초 20여 년 이상 소요되던 인프라 확충을 각종 지원법을 통해 단축하고자 노력하였으나, 통일 후 10년 동안 당초 통독 교통프로젝트 (VDE) 계획에 대한 실적이 36.6%(총투자계획 대비)에 머무르는 것은 앞으로 우리가 눈여겨보아야 할 부분이다. 특히, 인프라 확충과정에서도 토지소유권 문제, 설계 및 주민의견 수렴과정 등으로 지연의 이유를 찾을 수 있겠지만 이에 대한 충분한 준비가 필요하였다. 특히 토지소유권문제는 재정적 측면에서도 공공인프라 확충의 큰 부담이 되었다.

다섯 번째는 급속하게 증가할 자동차보유율(자동차수)과 그로 인한 교통체증 그리고 여객 부분에서 철도중심의 환경친화적인 교통 체계 구축의 성공을 이루지 못한 점을 들 수 있다.



남북 간 교통 분야 협력 현황 및 한반도의 대응 방안

### 제1절 남북 간 교통 분야 협력 사례

### 1. 남북 간 교통 및 교류협력의 주요 연혁

앞서 언급한 바와 같이 교통은 인적·물적 교류에 의해 수반되는 것으로 남북 간 교류협력 연혁<sup>17</sup>을 살펴보면 교통협력 실태를 분석할 수 있다. 남북 간의 협력은 정치적 인사들의 정치·외교적 교류 외에 크게 인도적 지원에 의 한 교류와 각종 사업<sup>18</sup>에 의한 교류로 구분할 수 있다.

남북 간의 본격적인 교류협력은 1988년 10월 대북경제개방조치 발표 이후 1989년 남북교류협력추진협의회를 설치하면서 시작되었다고 할 수 있다. 이후 대표적인 대규모 대북 수송은 1995년 6월부터 시작된 대북식량지원 15만 톤 수송, 1998년 11월 금강산관광 시작, 2000년 대북식량차관 쌀 30만톤, 옥수수 20만톤 최초 실시, 2004년 용천재해지원, 2004년 개성공단 시범단지 준공 등에 의해 시행되었으며, 이 과정에서 2002년 경의선, 동해선 철도·도로 연결 착공, 2007년 5월 남북열차 시험운행 및 도라산물류센터(화물열

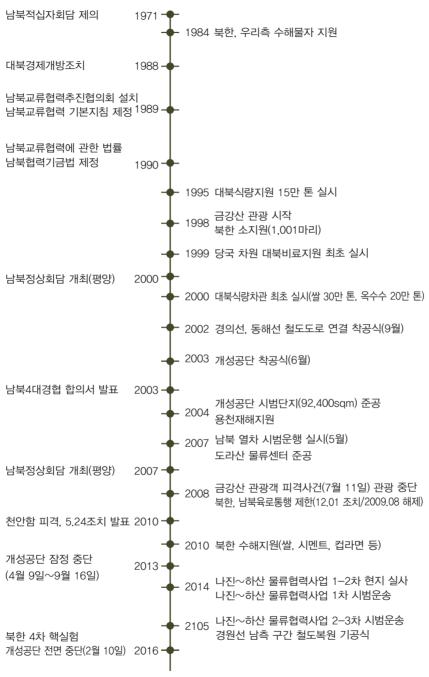
<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> 통일부 홈페이지 남북교류협력 연혁 중에서 발췌.

<sup>18</sup> 주로 민간 부분의 다양한 대북사업, 개성공단, 금강산관광 등을 포함함.

차 물류전진기지) 등의 인프라 구축이 이루어졌다(참고 〈그림 1-21〉).

이러한 과정 속에서 남북 간 교역액은 1989년 1,800만 불에서 2015년 27억 1,400만 불로 정점을 보이고 이후 급감하고 있다. 이러한 교역량 중에서 개성공단 비율이 2004년 6.0%에서 2010년에는 약 75.5%까지 증가를 했고, 5.24조치 이후에는 99% 이상 개성공단이 전체 교역을 차지하였다. 이 기간 동안 인원 왕래는 2008년 186,775명으로 가장 많았으며, 1989~2016년 동안 총 1,447,010명이 왕래한 것으로 나타난다. 한편, 이 기간 동안 물동량은 2007년에 2,601만 톤으로 최고값을 보이고 이후 급감하는 것을 볼 수 있다. 수단별로는 물동량이 가장 많았던 2006~2008년 3년 간 선박이 96.4~97.2%를 분담하였다. 5.24조치 이후에는 선박운행은 거의 사라지고 개성공단 폐쇄시까지 도로를 통한 수송이 이루어졌다. 철도는 시범운행 기간이었던 2007년 12월~2008년 11월 동안 약 448회, 311톤의 수송실적만을 남기고 운행이 중단되었다. 항공은 2000년부터 총 817회 55,245명을 수송한 실적을 보이고 있다(참고 〈표 1-13〉~〈표 1-15〉).

#### 그림 1-20〉 남북 교통 관련 주요 교류협력 연혁



자료: '통일부 홈페이지 남북교류협력 현황의 연혁부문'.

표 1-13〉 남북 인원 왕래 실적

(단위 : 명)

| 연도      | 남→북       | 북→남   | 계         |
|---------|-----------|-------|-----------|
| '89~'03 | 55,257    | 3,609 | 58,866    |
| '04     | 26,213    | 321   | 26,534    |
| '05     | 87,028    | 1,313 | 88,341    |
| '06     | 100,838   | 870   | 101,708   |
| '07     | 158,170   | 1,044 | 159,214   |
| '08     | 186,443   | 332   | 186,775   |
| '09     | 120,616   | 246   | 120,862   |
| '10     | 130,119   | 132   | 130,251   |
| '11     | 116,047   | 14    | 116,061   |
| '12     | 120,360   | 0     | 120,360   |
| '13     | 76,503    | 40    | 76,543    |
| '14     | 129,028   | 366   | 129,394   |
| '15     | 132,097   | 4     | 132,101   |
| '16     | 14,787    | 0     | 14,787    |
| 계       | 1,453,506 | 8,291 | 1,461,797 |

주: 2015년 개성공단 방문인원은 128,566명.

자료 : 통일부 홈페이지 통계자료.

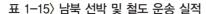
## 표 1-14〉 남북 차량 왕래 현황

(단위 : 회, 만톤)

| МГ      |           | 운행횟수    |           |       | 물동량  |       |
|---------|-----------|---------|-----------|-------|------|-------|
| 연도      | 경의선       | 동해선     | 계         | 경의선   | 동해선  | 계     |
| '03~'05 | 110,334   | 76,923  | 187,257   | 56.3  | 9.6  | 65.9  |
| '06     | 94,506    | 29,406  | 123,912   | 57.0  | 4.2  | 61.2  |
| '07     | 143,450   | 40,053  | 183,503   | 76.9  | 13.4 | 90.4  |
| '08     | 183,085   | 25,077  | 208,162   | 38.3  | 5.9  | 44.2  |
| '09     | 145,802   | 2,534   | 148,336   | 22,2  | 0.9  | 23.0  |
| '10     | 166,181   | 2,140   | 168,321   | 28.9  | 0.4  | 29.4  |
| '11     | 162,848   | 397     | 163,245   | 20.8  | 0.1  | 20.9  |
| '12     | 177,211   | 16      | 177,227   | 24.5  | _    | 24.5  |
| '13     | 110,000   | 294     | 110,294   | 13.4  | 0.0  | 13.4  |
| '14     | 190,144   | 524     | 190,668   | 25.8  | 0.0  | 25.9  |
| '15     | 198,999   | 548     | 199,547   | 27.7  | 0.0  | 27.8  |
| '16     | 23,020    | _       | 23,020    | 3.1   | _    | 3.1   |
| 계       | 1,705,580 | 177,912 | 1,883,492 | 395.0 | 34.5 | 429.5 |

주 : '10년 경의선 차량(물동량)에는 '07년 반입된 사천강 모래 사후신고 물량(63,905톤) 포함. '12년 동해선 차량운행 횟수는 당초 12회에서 16회로 보정, '13년 8월 이산가족행사(금강산) 관련 동해선 차량 운행 재개.

자료 : 통일부 홈페이지 통계자료.



| 연도      | 선       | 박       | 철도      |        |
|---------|---------|---------|---------|--------|
| 전도      | 운행횟수(회) | 물동량(만톤) | 운행횟수(회) | 물동량(톤) |
| '95~'00 | 5,472   | 396     | _       | _      |
| '01     | 1,686   | 64      | _       | _      |
| '02     | 1,827   | 109     | _       | _      |
| ,03     | 2,022   | 105     | _       | _      |
| '04     | 2,124   | 111     | _       | _      |
| '05     | 4,497   | 680     | _       | _      |
| '06     | 8,401   | 1,631   | _       | _      |
| '07     | 11,891  | 2,511   | 28      | 219.5  |
| '08     | 7,435   | 1,506   | 420     | 91.4   |
| '09     | 2,577   | 191     | _       | _      |
| '10     | 1,432   | 106     | _       | _      |
| '11     | 142     | 0.2     | _       | _      |
| '12     | 228     | 0.05    | _       | _      |
| '13     | 31      | 0.05    | _       | _      |
| '14     | 1       | 4.05    | _       | _      |
| '15     | 10      | 25.45   | _       | _      |
| '16     | 0       | 0       | _       | _      |
| 계       | 49,776  | 7,440   | 448     | 311    |

주: '11년부터는 대부분 제3국 선박의 남북 간 단순경유 운항.

'07.12.~'08.11. 문산~봉동 간 화물열차 운행('08.12.1 북한, 일방적 운행 중단).

'07.5.17 시험운행 횟수(4회) 포함.

## 2. 남북 간 교류협력 및 물자수송의 주요 합의 내용

앞서 언급한 바와 같이 남북 간 물자교류의 주요 골자는 '남북교류협력에 관한 법률'과 '남북협력기금법' 그리고 '인도적 대북지원사업 및 협력사업처리에 관한 규정' 등에 근거하고 있으며, 주요 인도적 지원사업은 다음과 같은 사업을 포함하고 있다.

- 이재민 구호와 피해복구 지원사업
- 식량난 해소를 위한 농업개발 지원사업
- 보건위생 상태의 개선 및 영양결핍 아동/노약자 지원사업

- 자연재해 예방 차원에서 산림복구 및 화경보전 지원사업
- 기타 대북 지원사업의 특성을 고려하여 통일부장관이 인정하는 사업

이러한 지원사업의 대표적인 물자수송 방법은 주로 사업별 남북 간 합의로 시행되었지만 기본적인 틀은 식량차관제공합의서에 근간을 두고 있다. 이러 한 식량차관의 수송을 위해 남북 간에는 '남북 사이의 열차운행에 관한 기본 합의서', '남북 사이 차량의 도로운행에 관한 기본합의서', '남북해운합의서' 및 '개성공업지구통관에 관한 합의서' 등을 합의하였으며, 주로 인도·인수 절차상 의 포장, 수송조건을 포함하고 있다. 대표적으로 포장은 파손되는 포대 보충 을 위해 2%의 빈 포대를 제공하고, 수송조건은 해상운송을 원칙으로 하지만 별도 합의의 경우 육로수송 등 다른 방법의 이용도 가능한 것으로 하였다. 또 한 여기에서 선박의 경우 남측 선박을 이용할 수 있으나 국기게양을 불허하였 으며, 북측은 하역, 항만, 체선료 등을 부담하는 것으로 하고 있다.

철도의 경우에는 철도합의서에서 육로수송의 4대 기본원칙을 제시하고 있는데,

첫째, 남북은 자기 측 지역운행 열차 및 인원의 안전과 편의 보장 둘째, 비무장지대 내 열차운행 보장은 군사당국의 합의 셋째, 남북은 상대방 자격증 및 증명서를 상호 인정

넷째, 차량의 정상적인 운행을 위한 제반시설 구비, 각종 규정의 차이 극복을 위한 공동의 노력 경주 등을 제시하고 있으며, 그 외에도 기타 통행에 관한 합의사항으로 다음 사항을 포함하고 있다.

첫째, 열차운행은 오전 8시~오후 5시로 제한 둘째, 열차운행 속도는 60km/h 셋째, 객·화차의 신속한 반환 넷째, 사고 시 적극적인 조사 협력 다섯째, 사고복구 및 피해보상은 사고책임 측에서 이행 여섯째, 사고차량은 운행되는 측에서 수리

한편, 도로수송에 대한 합의사항은 다음과 같다. 첫째, 출입통로의 지정 및 통행차량의 등록 및 출입확인 의무화 둘째, 쌍방은 통행차량에 대해 모든 세금 면제 셋째, 반출입 물자는 컨테이너 수송 원칙 넷째, 봉인 후 세관확인으로 통과 허용

이들 합의서의 내용을 동·서독과 비교해 보면 대부분 유사하게 구성되어 있으나, 다음과 같은 몇 가지 차이점이 있으며 이에 대한 대응이 필요하다.

첫째, 운행 횟수의 명문화가 누락되어 있고, 운영위원회에 위임하는 점은 유연성 확보라는 장점이 될 수도 있으나, 매번 또 다른 협의를 해야 하는 불 편을 초래할 수 있다. 따라서 좀 더 구체적인 명문화 방안이 모색되어야 한다.

둘째, 화물차의 도로사용료 및 차량세 면제 범위에 있어, 향후 양측 운행 차량의 절대적인 차이 발생 시 운행료문제 언급이 가능하며, 실제 동·서독 간 에 이러한 문제가 있었다. 따라서 이에 대한 좀 더 구체적인 규정이 필요하다.

셋째, 차량 유고 시 보험처리에 대한 손해보상금에 대한 구체적인 논의와 규정이 필요하다.

넷째, 봉인 후 통과허용과 관련하여 동·서독 간에도 이러한 규정에도 불구하고 봉인 개봉 등 합의 불이행이 자주 발생하였다. 따라서 이러한 합의불이행 시 이에 대한 대응방안 마련이 필요하다.

# 3. 남북 간 주요 물자수송 및 협력 사례

## 1) 육로수송 사례 및 문제점

육로수송은 1998년 금강산 관광 및 북한 소지원을 시작으로 평양체육 관 건설(1999년) 및 영통사 복원(2002년) 지원 등에서 이루어졌으며, 대규모 육로수송 사례는 2004년 대북식량지원과 용천재해지원을 들 수 있다. 우선 용천재해피해 복구를 위한 덤프트럭지원이 경의선을 경유하여 이루어졌으며, 2004년 40만 톤 쌀지원 중 10만 톤이 개성과 고성을 통해 북한으로 수송되었다. 이 과정에서 24톤급 차량 총 4,190대(340대/주)와 인력 4,789명이 동원되었으며, 파주통일동산 및 속초가 수송을 위한 중간집결지로 검사, 검역, 행정업무지원 등이 이루어졌다.

이러한 다양한 육로운송 과정에서 나타난 문제점은

첫째, 지원물자의 집결을 위한 물류거점시설 미흡

둘째, 임시운영으로 인한 효율적이고 편리한 서비스 제공 미흡으로 보관 및 포장시설, 차량대기시설 등 필요

셋째, 운영센터 및 근로자 편의시설이 미흡하여 종사자들의 근무환경 열악 넷째, 북한 측 인도 후 보관시설 및 배송 인프라 부족, 즉 최소 물자손실 과 양질의 물자제공시스템 구축 미흡

다섯째, 남한 차량의 북한통과에 따른 외관형식, 물자포장형식 규제 여섯째, 합의서의 자의적 해석 방지 필요

일곱째, 남북통과소, 상하역 과정의 지연 발생으로 시간적 손실과 물류 비 증가

등으로 구분해 볼 수 있다.

### 2) 접경지역 물류센터 구축 : 도라산물류센터(남한 측)

도라산물류기지는 경의선 및 동해선 철도·도로 연결사업의 일환으로 2007년 10월에 준공된 화물열차 물류 전진기지이다. 총 면적은 32만 8천㎡에 달하고, 컨테이너 야적장 2곳, 창고, 검역, 통관시설을 포함하며 처리능력은 160만 톤/연에 달한다.

남북 간 열차운행을 위해 차량은 총 12량으로 편성하는데, 기관차 1량, 컨테이너 화자 10량, 운영자용 1량 등이다. 이동과정은 오봉역(통관, 검역)~월 롱역~문산역~도라산역(외관, 수량 검사)으로 이루어지고, 오전 9시 도라산역 출발~판문역(30분 소요) 도착 그리고 오후 2시 귀환하는 형태로 일 1회 운행되었다.

#### 3) 경의선 및 동해선 연결

2000년 6월 남북정상회담 직후에 열린 제 1, 2차 남북장관급회담에서 경의선 철도(서울~신의주) 및 도로(문산~개성)를 연결하기로 합의하였다. 경의선 철도 복구구간은 문산~개성 간 27.3km이고, 도로는 총 12.1km이다.

경의선 복구사업계획은 이미 1982년 1월 남북 간 기본관계에 관한 잠정협 정(안)에 대북 시범사업의 일환으로 수립된 적이 있었으며, 그 후 남북관계의 진전에 따라 1992년 2월 발효된 '화해와 불가침 교류협력에 관한 합의서'에서 '남과 북은 끊어진 철도와 도로를 연결하고 해로·항로를 개설한다'고 합의했다.

2000년 6월 남북공동선언에 따라 경의선 철도 및 도로 연결에 대한 복구작업을 시작하여 남과 북은 경의선과 동해선의 동시 시험운행에 합의했으나, 북한의 일방적인 파기 후 미사일 발사, 핵실험으로 열차시험 운행이 지연되었다. 그 후 북한 핵문제 해결에 다소 진전이 있자, 2007년 5월 17일 군사분계선을 처음으로 넘는 경의선과 동해선을 시험운행하였다.

#### 4. 기존 남북 교통 관련 주요 협력 제안 사업

앞서 제시한 실제 협력 수송사례 외에도 실제 다양한 협력사업들이 남북 정상회담 및 국제기구 등에 의해 제안되었다.

### 1) 제2차 남북정상회담에 의한 협력사업

제2차 남북정상회담 이후 제시된 교통 및 물류 관련 협력사업은 실제 매우 다양하고 접경지역 외에 평양~신의주까지 북한 전역을 대상으로 하고 있다. 가장 두드러진 사업은 개성~평양 간 고속도로와 개성~신의주 간 철도 개

보수사업을 들 수 있다(참고 〈그림 1-21〉).

그림 1-21〉 제2차 정상회담에 따른 교통 및 물류 관련 협력사업



자료 : 통일부.

이 사업을 통해 기존 물류비를 1/4 수준으로 절감하고 기존 해운에 의한 운송일수를 5~6일에서 1~3일로 단축하는 등의 효과를 기대하였다. 그 외에 도 백두산 직항로 개설과 문산~봉동 철도화물 수송 그리고 무엇보다도 서 해평화협력특별지대 조성(참고 〈그림 1-21〉)을 통해 개성공단 2단계 개발, 해 주항 개발과 해주항 직항로 개설 등은 남북 교통 및 물류 체계에 획기적인 진전을 가져올 수 있었던 사업이었다.

또한 남포, 안변 '조선협력단지' 건설은 경원선의 필요성을 강조할 수 있는 사업으로 남북물류 체계의 다변화에 큰 기여를 할 수 있었던 사업이다.

2) UN ESCAP의 ALTID(Asian Land Transport Infrastructure Development)

국제기구에 의한 국가 간 협력사업의 일환으로 UN ESCAP에 의해 추진 된 ALTID에서 제시한 한반도 도로 및 철도 연결사업을 살펴볼 수 있다.

여기에는 크게 아시아고속도로(Asian Highway : AH)와 아시아횡단철도 (Trans-Asian Railway : TAR) 등 두 가지 프로젝트가 포함되어 있다.

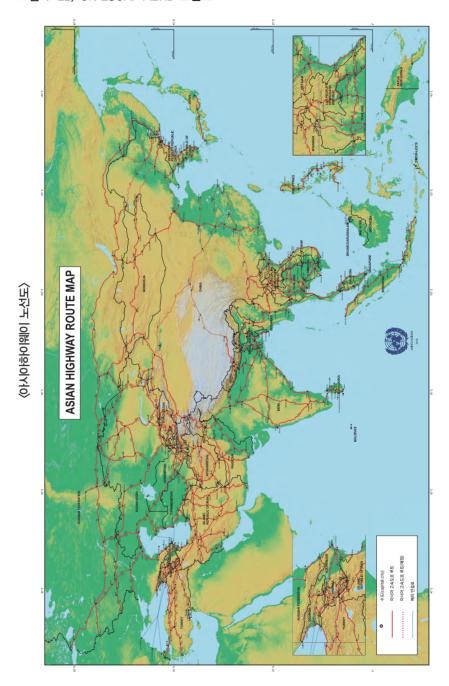
아시아고속도로는 총 32개국 140,000km의 네트워크를 계획하고 있으며, 이 중 한반도와 관련해서는 (도쿄)~부산~신의주를 통과하는 AH1과 동해 안을 따라 부산과 블라디보스토크를 연결하는 AH6 두 개의 노선이 한반도를 관통하고 있다.

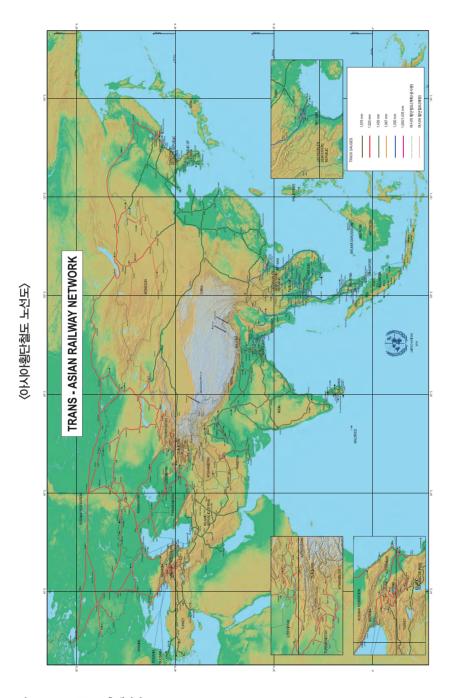
아시아횡단철도는 4개 노선(Corridor)의 총 28개국 117,500km<sup>19</sup>의 철도망을 제시하고 있으며, 남북한이 관련된 노선은 북노선(Northern Corridor)으로 남북한과 중국, 카자흐스탄, 몽고, 러시아 등을 연결하는 8개 노선이 제안되었다. 이 중에서 한반도와 관련된 노선은 철도노선과 유사하게 경의축과 동해안축으로 노선이 형성되어 있다.

이러한 국가 간 협력을 전제로 하는 초국경네트워크 계획에도 불구하고 여전히 남북 간에는 단절구간이 있으며, 남북이 함께 풀어나가야 할 과제로 남아 있다.

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> UN ESCAP 홈페이지.

그림 1-22〉 UN ESCAP ALTID 노선도





자료 : UN ESCAP 홈페이지.

### 제2절 남북 교통 통합을 위한 우리의 대응

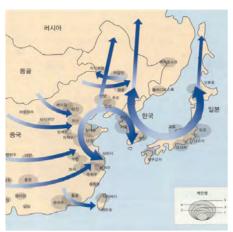
일반적으로 교통망은 공간구조의 주요 개발축을 따라 형성된다. 이러한 한반도의 공간구조를 제시하는 대표적인 국가계획이 국토종합계획이고, 이를 근간으로 종합적인 교통망을 제시하는 것이 국가기간교통망계획이다. 여기에서는 이 두 가지 계획의 변화에 대해 살펴보고자 한다.

### 1. 통일한국의 공간구조 구상

흔히 통일한반도의 공간구조는 중국 및 러시아와 육로로 직접 연결되고, 일본과도 해상루트(페리 혹은 해저터널)를 통해 연결되는 동북아 공간구조 의 형태와 맥락을 같이하고 있다.

한반도 국토개발축 역시 그간 다양한 형태로 제안되었으며, 그중에서 가장 포괄적인 언급은 4차 국토계획에서 제시한 3개 해안축과 경의축 그리고 3개 동서축을 들 수 있으며, 간선교통축은 이러한 국토축을 고려하여 형성되는 것이 바람직하다.

#### 그림 1-23〉 동북아 및 통일한반도의 전형적인 공간구조 형태



Continent

China-Eurasia

West Coastal Axis

Pan-Yellow

Med central Axis

East Coastal Axis

Decrease

West Coastal Axis

Decrease

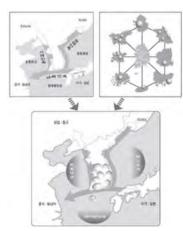
South Coastal Axis

China-Southeast Asia

Pan-pacific Ocean

〈동북아시대위원회 동북아 발전축〉

〈제4차 국토종합계획(2000년)〉





〈제4차 국토종합계획 수정계획(2006년)〉

〈제4차 국토종합계획 수정계획(2011년)〉

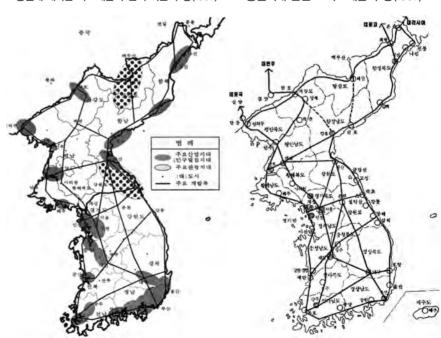
이 외에도 그간 국토개발축에 대한 다양한 선행연구가 있었으며, 대부분 X자형 혹은 K자형을 보이고 있다. 4차 국토종합계획과 비교할 때, 기존의 개발축에 비해 4차 국토종합계획은 경원축에 대한 중요도가 간과되어 있다. 특히 러시아 및 동북3성(길림성, 흑룡강성, 요령성)과 연계발전을 위해서 경원 선은 매우 중요한 역할을 할 것으로 판단된다.

표 1-16〉통일국토개발 구상에 관한 기존 연구의 검토

| 구분   | 국토개발축   |
|--|---|
| 통일시대 한반도<br>국토개발 구상<br>(대한국토·도시계획<br>학회, 1997) | <ul> <li>- 해안개발축 : 서해안축, 남해안축, 동해안축</li> <li>- 내륙연계축 : 동서 5개 축(목포∼포항, 군산∼동해, 영종도∼고성,<br/>남포∼김책, 신의주∼선봉)</li> <li>- X축 : 부산-대전-서울-평양-신의주, 목포-대전-원산-함흥-청진-나진</li> </ul> |
| 통일시대 국토개발의<br>방향<br>(윤혜정·장정수,<br>1997)         | - 기존 X자형 발전축을 모래시계형으로 유도 • 경의선, 경원선의 재건과 서해안축의 북한 연장 • 서울-원산-함흥-청진의 동북축 개발로 X자형 국토축 형성 • 한중 국경선, 남해안 동서개발축, 모래시계형의 국토개발축 형성 - 관북, 관서지역에 함흥-신의주 간 동서간선도로를 개발           |
| 류우익의 안(1995)                                   | - K자형 구조  |

### 그림 1-24〉 통일국토의 개발축 구상 사례

통일에 대비한 국토개발과 관리 기본 구상(1997) 통일시대 한반도 국토개발 구상(1997)



이러한 기존 연구들을 종합해 볼 때, 동북아에는 전통적으로 크게 두 개의 개발축을 제안할 수 있으며, 통일한반도 역시 이 축 안에서 함께하게 될 것이다. 하나는 도쿄~부산~서울~베이징~상해~홍콩으로 이어지는 환황해개발축과 또 다른 하나는 일본의 니가타~부산~울산~동해~원산~청진~블라디보스토크/장춘으로 연결되는 환동해개발축이다. 독일의 경우 통독 후 유럽의 핵심개발축(Blue Banana)이 동쪽으로 이전된 것처럼 동북아에서도 한반도통일은 공간구조의 핵심축이 북쪽으로 연결되면서 공간구조의 통합이이루어지게 된다.

### 2. 남북 및 동북아 교통·물류 통합 구상<sup>20</sup>

통일에 대비한 국가 차원의 기본구상은 국가기간교통망계획에서 살펴볼 수 있는데, 10개 추진계획 중 2개 과제<sup>21</sup>에서 기본 방향을 제시하고 있다.

### 1) 육·해·공 통합연계 국제교통망 구축

여기에서는 대륙연결 및 신항로 개척을 위해 앞서 제시한 아시아횡단철 도와 아시아하이웨이 계획을 포함하고 있으며, 추가적으로 북극항로 개척을 위한 러시아 및 캐나다와의 협력과 상용화 추진을 제시하고 있다.

그 외 남북 교통망 구축을 위해서는 먼저 철도망 구축방향으로 한반도 내 단절된 철도망 복원 후, 유라시아 대륙연계 철도망 구축을 제시하고 있으며, 중국과 연결을 위해서 신의주~중국 단동~TCR, TMGR, TMR~유라시아연결 그리고 러시아와 연결을 위해 청진·나진~핫산~TSR~유라시아 각지 연결 노선을 제시하고 있다.

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> 국토해양부. 2010. '국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001-2020)'.

<sup>21 &#</sup>x27;육·해·공 통합연계 국제교통망 구축' 및 '국제 교통·물류시장 통합 대응'.

도로망 구축을 위해서는 단계적으로 남북한 도로망을 통합하는 것을 목표로 하면서 남북 7개축 중 5개축을 북한지역까지 연장 건설하는 한편, 장기적으로는 남북 7개축과 북한의 6개축을 단계적으로 연결하고, 장기적으 로 아시아하이웨이와 연결하고자 한다.

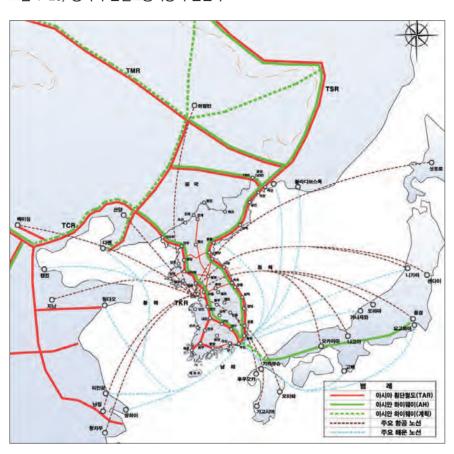
- 남북 1축(목포, 인천, 강화) → 개성~남포~신의주 → 중국
- 남북 2축(완도·광주, 서울) → 평양~초산
- 남북 4축(마산, 충주) → 만포
- 남북 5축(부산, 춘천) → 혜산
- 남북 7축(부산, 강릉) → 청진~나진 → 러시아

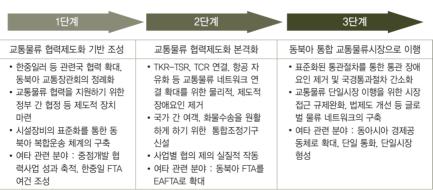
항공 및 해운망 구축을 위해서 먼저, 항공망은 남북항공협정을 체결한 후, 북한 주요지역과 정기 직항로를 개설하고 점차적으로 항로 확대를 검토하고, 해운망 구축을 위해 부산항을 중국의 동북3성에서 생산되는 화물의 환적항으로 활용하기 위한 남·북 항로 확대 및 시설 확충을 목표로 한다. 이를 위한 두 개의 항로로 부산~원산, 부산~청진, 부산~나진 등 동해안 항로와 인천~남포, 광양~남포 등 서해안 항로를 구상하고 있다.

### 2) 국제 교통·물류시장 통합 대응

여기에서는 주로 글로벌 물류 네트워크 구축 강화를 목표로 항공, 해운· 항만 개발 방안을 제시하고 있으며, 제도적 기반 마련 등 동북아 교통시장 통합의 단계적 확대방안을 제시하고 있다.

#### 그림 1-25〉 동북아 단일교통시장 추진전략





자료: 국토해양부. 2010. '국가기간교통망계획 제2차 수정계획'.

### 제3절 독일통일이 주는 시사점과 우리의 현실22

지금까지 독일의 통일과정과 우리나라의 통일에 대비한 국가 차원의 대응전략을 살펴보았다. 서론부에서 언급한 바와 같이 우리나라와 독일이 처한 여건은 많은 부분 상이하지만 독일의 통일과정은 우리의 시행착오를 최소화시켜 줄 수 있다.

여기에서는 독일과 한반도의 여건 비교를 통해 다음 절에서 제시할 우리의 통일에 대비하여 구체적인 대응방안의 기본방향을 제시하고자 한다.

### 1. 독일과 한반도의 여건 비교

통일 당시의 동서독과 현재의 남북한은 너무나도 다른 여건하에 있다. 인 프라 확충 측면에서 독일과 우리나라의 가장 큰 차이점은 지리적 입지이다. 독일은 유럽(동-서 포함)의 중심에 입지하고 있다. 반면 우리나라는 대륙의 끝자락에 반도로서 입지하고 있다. 따라서 통일 후 독일은 동서남북 사통팔달 유럽교통망의 중심에 입지하면서 교통허브로서의 기능을 담당하게 된 반면에 우리나라는 물류의 허브를 지향하고는 있으나, 남북방향의 교통망 강화에 주력하면서 대륙과의 연계를 도모해야 하는 입장에 있다.

또 다른 측면은 교통공간이 지금보다 2~3배 이상 넓어지면서 교통정책의 전환이 필요한데, 과연 이러한 교통 체계의 전환(예 : 환경친화적 교통정책) 과 서로 상이한 남북한 교통수단 분담 체계(남한은 도로중심, 북한은 철도 중심)의 효율적인 융합 등이 어려운 여건에 놓여 있다.

세 번째 상이한 점은 통독 전 독일은 이미 동서독 간 40여 개의 철도노 선, 30여 개의 고속도로와 국도 그리고 140여 개의 지방도가 연결되어 있었으 며, 분단 상황에서도 도로 10여 개, 철도 8개, 주운 2개, 항공로 3개 등이 개

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> 김경석. 2015. '독일통일 전·후 교통망 구축과정과 시사점'. 한국도로공사 도로교통연구원.

방되어 활용되고 있었다는 점이다. 우리나라는 이제 3개 축(경의축, 동해안축, 경원축)의 확충에 주력하고 있는 점이 향후 통일 후 우리가 안게 될 커다란 부담으로 작용할 것이다. 특히 수도권으로의 교통량 집중 문제는 심각한문제를 야기할 수 있다.

네 번째 상이한 점은 재원 문제이다. 통독 후 교통 인프라 투자정책의 가장 중요한 이슈 중의 하나가 기존 서독 교통 인프라 확충계획의 지속적 유지 부분이었다. 즉, 서독에 투자할 재원을 동독으로 이전하는 것이 아니라, 새로운 재원으로 추가 투자해야 하는 것이다. 우리나라의 경우 2020 혹은 2030 인프라 계획을 유지하면서, 북한지역 인프라 확충을 위한 추가적인 재원의 확보가 가능할 것인가가 큰 과제이다.

다섯 번째는 서독은 동독과 협력 프로젝트를 통해 지속적으로 재정적·기술적 지원과 협력을 수행해 왔다는 점이다. 이 과정에서 우리나라와 마찬가지로 서독지역에서는 '퍼주기식'이라는 비난도 있었으나 꾸준히 도로, 주운등 인프라 확충 협력사업을 추진하였다. 실제 독일은 분단시기인 1971년부터 1989년 사이에 서독이 동독에 지원한 약 7조 1,500억 원 가운데 80% 이상이고속도로와 철도 등 교통 부문의 개선에 투입되었다는 것은 우리에게 시사하는 바가 크다고 할 수 있다. 반면에 우리는 경의선, 동해안선 연결사업 이후 뚜렷한 인프라 협력사업을 발굴하고 추진하지 못하고 있는 점이 향후 남북 간의 격차를 해소하는 데 어려움과 부담으로 작용할 수 있다.

여섯 번째는 서독지역에서 서베를린으로 비록 통제된 통로였지만 지속적인 서독 차량의 통행과 동독 주민과 서독 주민의 비공식적인 접촉이 이루어진 점은 동서독 간 연결로 활용이 통일의 중요한 기능을 하였다고 할 수 있다. 반면 우리나라는 개성과 금강산(현재는 단절) 외에는 남한 차량이 북한지역을 운행하는 모습을 보기 어렵고, 그만큼 상호 교류와 이해의 기회가 적은 점은 통일 후 교통과 교류의 어려움이 발생할 수 있다.

단지 우리가 장점으로 가질 수 있는 것은 바다를 통한 국제해운의 중심

과 일본과 대륙을 연계하는 환적수송 수요의 증가와 이를 통한 수익창출 그리고 교통 및 물류허브로서의 잠재력을 깨울 수 있는 여지는 있다는 점이다.

### 2. 한반도 통일준비를 위한 접근방법(시사점)

#### 1) 교통 인프라 확충 측면에서의 시사점

독일은 통일 후 구동독·서독의 생활수준의 격차 해소와 서방기업들의 구 동독지역 유치를 위해 교통망 확충의 필요성을 통일에 따른 중요한 요소로 인식하였으며, 이러한 조치가 곧 동독을 포함한 전 독일의 신속한 경제회생 의 지름길이라고 생각하였다. 우리 역시 각 분야별로 통일까지 가는 단계별 상황을 고려하여 실효성 있는 정책대안 마련이 필요하다.

독일통일 과정을 살펴 본 결과, 다음과 같은 몇 가지 시사점을 제시할 수 있다.

우선 독일이 잘 한 것과 우리가 잘 할 수 있는 것을 찾아서 우리 실정에 맞는 방식으로 세부적이고 효율적인 계획을 수립해야 한다는 것이다. 지금 시점에서 독일에 비해 장점은 국민의 관심과 이해 그리고 이를 바탕으로 해서 인프라 확충 전략을 미리 준비할 수 있는 기회가 있다는 것이다. 민·관 협력 아래 준비된 통일을 맞이하도록 노력해야 한다.

표 1-17〉 독일에서 배울 점, 우리가 잘 할 수 있는 점

| 독일<br>(부족했던 점/본받을 점) | 대한민국<br>(잘 할 수 있는 점/대비할 점)                        | 비고<br>(주요 내용)                       |
|----------------------|---|-------------------------------------|
| 준비가 안 되었다.           | 충분히 준비를 할 수 있다.<br>실제 하고 있다.                      | 남북한 종합교통망 계획<br>국토종합계획              |
| 토지문제                 | 인프라 사전설계로 토지수용권<br>활용 → 토지비용의 최소화                 | 토지제도에 대한 연구 수행<br>공공목적 우선           |
| 동독지역 실태 파악 미흡        | 북한과 사전조사 및<br>기술 표준화 시행                           | 철도, 도로 분야 기술 협력<br>기술자 교류           |
| 도시 내 교통체증 심화         | 도심과 외곽의 균형적 개발                                    | 도심재생 강화                             |
| 자동차증가율의 급증           | 화폐개혁 준비로 급작스러운<br>북한지역 소득증가 조정<br>(남한 상대적 박탈감 우려) | 환경친화적 교통정책 지속적<br>추진 및 강화           |
| 지지부진한 인프라 확충<br>실적   | 각종 제도 사전에 마련                                      | 재원조달, 사업추진 프로세스<br>주관기관, 국내 건설기술 활용 |
| 환경보전과 개발의 갈등         | 민원여지 최소화 방안 모색                                    | 환경보전 등급 사전 조사                       |
| 육상교통 위주의 중심 역할       | 해양을 연계한 복합수송 체계                                   | 동북아 물류허브 구상                         |
| 교통축의 분산과 집중 조절       | 수도권 집중 해소방안 모색                                    | 남북의 다양한 개발축 구상                      |
| 지속적인 협력사업            | 남북, 국제적 협력사업 발굴                                   | 국제협력사업 구상 중                         |
| 동서독 주민의 직간접적 교류      | 남북차량의 상호 통행방안 모색                                  | 다양한 통과루트 개발                         |

두 번째는 동서독은 분단 이후 끊임없는 상호 물적·인적 교류를 허용하면서 좀 더 원활한 교류를 위해 노력했다는 점이 우리가 참고해야 할 점이다. 이것은 통일의 연착륙을 위해 반드시 필요한 것이다. 그럼에도 불구하고 그간 정부정책에 따라 남북협력 및 교류는 부침을 거듭해 오고 있다. 보다 안정적인 남북관계의 형성을 위해 가장 좋은 협력사업이 교통 인프라 확충사업이다. 이는 장기적인 통일비용의 절감 효과도 기대할 수 있으면서, 남북차량의 왕래를 통해 인적·사회적 통합의 부담을 해소해 줄 수 있는 좋은 기회이다. 따라서 지속적으로 교통 인프라 협력사업의 발굴을 통해 공동 추진 체계 확립이 필요하다. 이러한 공동사업은 특히 남북 간 통행로의 확대·확충에 초점을 두고 진행하여 남한과 북한 모두 명분과 실익을 확보할 수 있는 기회를 만들어야 한다.

세 번째는 이러한 협력사업 추진과정에서 남한과 북한 도 단위의 매칭을

통해 기술자 간의 지속적인 교류와 협력을 유지해야 한다. 그리고 이를 통해 남북한의 인프라 실태 파악과 기술 수준 비교 등으로 서로를 알고 이해하면 서 미리 기술적 준비와 중복투자 방지, 정확한 투자규모 예측 그리고 예산확보 등을 할 수 있으며, 이 또한 통일 후 남북한 통합기간의 단축과 예산절 감의 길이 될 것이다.

네 번째는 다양한 축과 루트의 개발이다. 남한도 현재 수도권의 집중과 그로 인한 교통체증문제는 세계적으로 유명한 상태이다. 여기에 통일 후 서울과 평양을 연결하는 축에 교통수요가 집중할 경우 교통문제의 심각성은 누구나 쉽게 예상할 수 있다. 따라서 남북 간 다양한 연결축, 예를 들면 서해안축, 경원축, 중부축, 중부내륙축, 중앙축, 동해안축 등 현재 남한의 남북 방향 7개(현재는 6개 구축) 고속도로망을 중심으로 한 연결축의 다양화는 통일한반도의 균형발전과 수도권 집중으로 인한 교통체증문제의 해소에 다소 도움이 될 것이다.

다섯 번째는 통일을 준비하기 위한 교통 인프라 확충은 오랜 시간이 소요되고, 많은 예산이 필요한 만큼 훨씬 효율적이고 중장기적인 준비가 필요하다. 따라서 가장 중요한 것은 북한지역 우선 투자에 대한 국민의 공감대형성이 절대적으로 필요하다. 다양한 재원충당 방안을 마련해야겠지만, 제한된 예산에서 기존 남한의 계획을 그대로 수행하면서 북한의 인프라 확충에추가적으로 투자를 하기는 쉽지가 않다. 따라서 조속한 시일 내에 남북한통합교통 체계 구축에 대한 계획을 수립하고, 남북 간 투자배분의 조정 등이 이루어져야 하고, 이에 대해 국민은 통일이 주는 장기적인 편익을 고려하여 이해하고 협조하는 노력이 필요하다.

#### 2) 교통 인프라 운영 측면에서의 시사점

이러한 인프라 중심의 H/W 측면의 시사점 외에도 앞서 제시한 통행협정을 비롯하여 각종 운영과정에서 우리에게 줄 수 있는 중요한 시사점도 고려

해야 한다. 우선, 환경문제에 대한 인식이다. 앞서 교통시설의 신속한 확충을 위해 제시한 여러 가지의 제도와 계획을 수립하여 시행하였으며, 이 과정에서 가장 중요한 요소로 나타난 것은 환경보호문제이다. 신속한 완공을 목표하는 각종 사업의 시행과정에서 흔히 간과하기 쉬운 환경문제를 가장 중요한 문제로 다루었다는 것은 우리의 경우에 꼭 짚고 넘어가야 할 문제이다.

두 번째, 독일은 H/W 측면의 교통시설 확충뿐만 아니라, S/W 측면의 각종 기준 및 운영방안의 신속한 일원화를 추진하였다. 이 과정에서 특이한 것중의 하나는 구동독지역의 기존 시설의 높은 개·보수 수요에 대응하여 서독기준을 동독지역에 적용하기 위한 시설의 개·보수 기준을 준비한 것이다. 우리도 북한지역의 교통 인프라 실태를 정확히 파악하여 개·보수 대상과 신설대상을 구분한다면 보다 신속하고 효율적인 인프라 확충이 가능할 것이다.

세 번째, 통과로를 탈출로로 이용하는 것은 특히 개방과 주민접촉에 대해 민감한 반응을 보이고 있는 북한의 상황을 감안해 보면 우리의 경우 더욱 철저한 준비가 있어야 한다. 독일의 경우, 통행로를 이용한 동독 주민의탈출이 증가하는 등 부작용도 있었던 점과 인도적 차원의 접근을 함께 고려할 필요가 있다.

네 번째, 이들 협정이 국제법적인 구속력을 갖도록 하는 것이 북한이 향후 협정을 위반했을 경우 대처할 수 있는 하나의 수단이 될 수 있다. 동독은 협정체결 이후에도 동서통행을 정치적인 압력수단으로 이용하였다. 이는 통행서비스 차원에서 볼 때는 신뢰도 및 안전성의 상실을 의미하는 것으로 이에 대한 보장이 절대적으로 필요하다.

다섯 번째, 효율적인 추진기구 및 제도적 지원 방안 마련이다. 추진기구는 남북 양측 실무자들로서 민·관 합동으로 구성하는 것이 바람직하며, 공동조사 및 남북한 공동 DB구축, 교통 관련 제도개선, 향후 장·단기적으로 추진할 사업의 선정 및 추진방법 등 제반사항을 협의하는 것을 주 업무로해야 한다. 그 외 제도적 지원사항으로 교통 인프라 구축사업의 신속성, 안

정성 등을 위하여 '남북교통시설건설촉진법(가칭)'과 같은 특별법을 제정하여, 시설부지 우선확보, 인원확보, 행정처리과정 및 민간의견 수렴과정의 단축, 재원의 우선 배정 등 효율적인 사업추진 방안과 재원조달 방안 등을 포함한 제도적 지원을 마련해야 한다. 이 외에도 건설된 교통로를 이용하는 과정에서 발생하는 문제에 대한 대비책을 마련해야 한다. 여기에서 주로 준비해야 하는 사항들로는 화물 운송규정(운송료, 위탁수송, 책임, 시설사용료), 사고 시 보험 처리 및 사상자 인도문제 등 발생 가능한 여러 가지 사항에 대한대비책을 마련해야 한다.

여섯 번째, 남북 간 상호 실익을 추구할 필요가 있다. 우선 서독지역은 동독지역에 대한 대대적인 지원으로 일부 비판을 받았으며, 이러한 점을 없애기 위해 우리는 좀 더 실익을 추구할 수 있는 방법을 모색해야 한다.

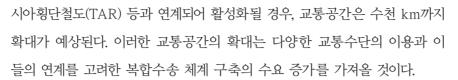
독일통일 후 27년 동안 펼쳐 온 다양한 정책과 시행착오는 분명 우리의 통일 준비에 많은 시사점을 주고 있다. 한국과 독일이 처한 여건이 전혀 다른 점은 반드시 고려해야 할 점이지만, 독일이 보여 준 여러 가지 시사점을 고려한다면 보다 경제적이고 안정적이며 효율적인 통일을 준비할 수 있을 것이다.

# 제4절 통일 후 통합과정의 문제점과 대응방안

# 1. 통일한반도의 교통 체계 통합과정에 대한 전망

### 1) 교통여건의 변화

통일 후 교통 측면의 가장 큰 변화는 교통공간의 확대와 발전축의 변화를 들 수 있다. 먼저, 기존 남한의 교통공간은 400~500km 수준으로 평균통행거리가 200~250km 내외 수준에 머물고 있어 철도의 역할이 미흡하고, 주로 도로 중심의 교통 체계가 형성되었다. 그러나 통일 후 교통공간은 좁게는 한반도, 넓게는 동북아 그리고 유럽까지 확대가 가능하여 우선 한반도 내부에서만도 약 900km까지 교통공간이 확대되고, 아시아하이웨이(AH), 아



두 번째는 통일한반도의 교통 체계는 앞서 제시한 공간구조와 맥락을 같이 하게 되는데, 한반도 내에서는 크게 X자형으로 그리고 동북아 측면에서는 양대 해안축을 포함한 사다리꼴 형태의 변형을 보이게 되어, 결과적으로 K자형과 X자형의 통합형태가 될 전망이다. 즉, 주요 교통축은 X자형(간선축)의 경의축 및 경원축, 해안축(간선축)으로 서해안축 및 동해안축, 동서연계축(보조축)으로 4차 국토계획상의 3개 축 그리고 중러접경축(보조축)으로 신의주~만포·강계~혜산~나진 연결축과 한반도 중앙축(보조축)으로 철원~만포축으로 구분할 수 있다.

세 번째, 중·러·일 등 동북아 국가들과의 연계수송 수요의 확대는 충분히 예상 가능하며, 이 과정에서 통일한국의 위상에 적합한 연계거점 기능의확대가 필요하다. 동북아 국가 간 연계망 확충은 장거리 고속수송망 외에도 중거리 지역수송망 확충 등 다양한 루트개발 필요성이 증가할 것이며, 국가간 초광역적 협력도 중요하지만, 접경지역 주변의 지엽적 협력을 고려할 때 지역간선수송망의 확충 수요도 증가할 것이다.

네 번째, 교통수단별 기능의 변화가 나타날 것이며, 특히 교통처리를 주도하게 될 교통수단의 역할이 변화할 것이다. 즉, 한반도의 육로 확보로 해운 중심에서 육로중심으로 교통처리 수단의 주기능이 전환되고, 또한 교통공간이 기존 500km 이내에서 통일 이후 한반도의 경우 1,000km, 동북아를 고려할 경우 수천 km로 급속한 확대가 이루어지면서 장거리 수송기능을 담당하는 철도중심으로 전환이 불가피하며, 특히 고속화에 대한 수요가 급증할 것이다.

다섯 번째, 교통수요의 급증에 대한 대비가 필요하다. 통일독일의 경우에 도 통독 후 집중적인 인프라 투자와 경제성장으로 자동차보유율이 통일 후 7년여 만에 1,000명당 467대로 서독 수준에 근접(1988년 1,000명당 345대에서 1년 만에 430대)함에 따라 교통수요가 확대되어 체증과 교통사고가 급증하였음을 상기해야 한다. 여기에는 대도시 주변, 남북한 주요 도시 간, 동북아 국가 간 다양한 교통수요에 대비할 필요가 있다.

#### 2) 주요 예상 문제점

독일의 사례와 시사점, 장래 한반도의 여건변화 등을 고려할 때, 한반도 통일 후 예상되는 몇 가지 문제점이 있으며 이에 대한 대응이 필요하다.

첫째, 북한지역의 절대적인 교통시설 공급 부족을 들 수 있다. 남북한 간인구비율은 약 2:1의 수준을 유지하고 있는 반면에 국가경제발전의 기반이되는 고속도로는 남한이 북한에 비해 6배 이상의 차이를 보이고 있어 절대적으로 고속도로 공급규모가 부족함을 알 수 있다. 국제교역 및 경제발전의주요 지표인 항만의 하역능력 역시 남한이 북한의 23배 이상의 차이를 보이고 있어 역시 경제발전과 국제교류를 위해서는 절대적으로 공급량이 부족함을 알 수 있다. 특히 자동차 보유 대수의 남북한 간 차이를 고려할 때, 통일후 급증할 자동차 수에 비해 도로시설의 절대적인 부족이 예상되며, 특히 지역별 교통시설의 분포를 살펴볼 때, 서해안과 평양을 중심으로 한 교통시설의 집중도가 높아 동해안과 내륙지역의 교통시설 부족 현상은 심각한 수준이 될 것으로 예상된다.

둘째, 교통시설 및 운영의 전근대적 수준이 향후 통합 후 큰 문제점으로 나타날 수 있다. 단절구간이나 시설의 확충보다 운영시스템이나 사회적 관습 의 통합이 더 어려울 수 있다. 시설 측면에서는 포장률, 복선화율, 다목적 항 만 등 교통시설의 수준을 나타내는 지표들을 고려할 때, 수준이 너무 낮아 사용 가능한 시설과 사용 불가능한 시설의 정확한 파악과 그에 따른 대응 이 필요하다. 시설운영 역시 영세하고 기계화·자동화 수준이 저조하여 시설의 현대화에 대한 노력도 요구되고 있다. 특히 남한의 빠른 교통의 첨단화·정보 화 수준의 통합은 향후 큰 과제로 남을 것이다.

셋째, 지역개발(산업단지)-교통망 연계가 부족하다. 북한에는 현재 해안 중심의 산업단지와 대규모 도시들이 입지하고 있어, 이들을 중심으로 교통 망이 형성되어 있다. 그러나 대부분 지역 내 자급적 생산 체계를 형성하고 있어 광역적 배후 연계수송망이 미흡한 실정이다. 그 외에도 교통시설의 절대적인 부족으로 인해, 산업단지 배후 수송망이나 시설자체가 네트워크를 형성하지 못하는 경우가 발생하고 있다. 비록 네트워크는 형성되어 있다 하더라도, 시설의 수준이 일관성이 없어 질적 단절(예 : 포장의 연속성, 중앙분리대의 연속성 등)이 발생하고 있다.

넷째, 거점시설 부족과 복합수송 체계가 미흡하다. 독일의 경우 거점도시를 정의하고 이들을 연결하는 교통망 확충을 우선했던 것처럼 교통 및 수송에는 노드와 링크에 의해 네트워크가 형성되는데, 링크에 비해 뚜렷한 노드(거점)가 형성되어 있지 못하다. 노드(거점)에는 물류단지 혹은 환승시설(터미널 및 환승센터 등) 등이 필요한 반면, 이에 대한 공급이 절대적으로 부족하다. 이로 인해, 항만을 중심으로 하는 복합수송 체계가 미흡하여, 통일국 토에서는 이에 대한 대응이 필요하다. 특히 국제교류 및 무역 그리고 중·러의연계성을 고려할 때, 항만을 거점으로 하는 복합수송 체계의 중요성이 강조될 필요가 있다.

다섯째, 대도시 주변 우회망이 부족하다. 지금은 큰 문제가 없는 것으로 보이나 통일한반도에 교통량이 증가할 경우, 대부분 인구와 경제활동이 집중 된 대도시를 중심으로 급증할 전망이다. 특히 독일의 사례에서도 나타난 것처 럼 개발이 어려운 도심지역보다 외곽지역의 선개발이 이루어질 경우, 도시외곽 순환도로를 비롯한 대도시를 우회하는 교통망의 확충이 절대적으로 필요하 다. 특히 철도와 도로의 적절한 기능 분담을 통해 광역 대도시권의 교통망 확 충 전략을 수립할 필요가 있다. 도심연계 간선망은 철도가 담당하고, 외곽순 환 등 우회망은 도로가 담당하여 도심의 차량집중을 방지하도록 해야 한다. 여섯째, 국제연계망의 부족을 들 수 있다. 북한의 교통현황에서 가장 취약한 부분이 항공, 항만과 같은 국제연계망이다. 일부 육로를 통해 중국 및 러시아와 연결이 되어 있으나, 이들 시설 역시 열악한 수준이고 장거리 수송에는 적합하지 못한 실정이다. 항만과 공항을 중심으로 시설의 확충과 동시에 항로 개척에 노력하여 다방면의 연계망 확충이 필요하다.

일곱째, 지능형 첨단 녹색교통시스템이 부족하다. 최근 교통 분야의 최대 이슈는 환경, 안전이며, 이를 달성하기 위한 수단으로 첨단화에 대한 노력을 기울이고 있다. 특히 북한지역은 산악지형이 많은 점을 고려할 때, 교통시설의 확충과정에서 환경오염을 최소화할 수 있는 방안을 모색해야 할 것이며, 또한 통일 초기 북한 교통시설의 열악한 환경 아래에서 안전을 보장할 수 없는 경우가 많아, 이에 대한 신속한 대응이 필요이다. 이러한 관리와 운영이향후 교통공간의 확대를 고려할 때, 첨단화된 관리 체계 구축이 향후 통합과정에서 문제가 될 수 있다.

마지막으로 남북 간에는 아직 단절된 교통망이 많고, 연결 루트의 다양화가 부족하다. 현재 운영되지 않고 있지만 경의선과 동해선 2개 루트만이 개발되어 있는 상태이고, 특히 경의선은 수도권으로 직결되는 축이다. 이는 향후수도권의 교통문제와 혼재되어 통합의 큰 걸림돌이 될 수 있다. 따라서 수도권의 우회노선 확보와 남북연계 루트의 다양화는 큰 과제가 될 수 있다.

## 2. 통일한반도의 교통 체계 통합 방안

## 1) 목표 및 기본 방향

통일한반도의 통합교통 체계는 '글로벌 통합교통 네트워크'를 목표로 해야 하며, 앞서 제시한 문제점들을 고려할 때 크게 다섯 가지의 세부전략을 추진해야 할 것으로 판단된다.

첫 번째는 남북한의 상이한 교통 체계의 통합적인 네트워크 구축으로 단

기적으로는 단절된 교통망의 복원이 우선시 되어야 하며, 장기적으로 남한의 도로중심, 북한의 철도중심의 교통 체계를 효율적으로 통합하여 단일 네트 워크를 구축해야 한다.

두 번째는 중국, 일본 및 러시아와 글로벌 네트워크를 구축해야 하며, 여기에서는 아시아하이웨이(AH), 아시아횡단철도(TAR) 등을 적극 활용하여 동북아 교통 네트워크 구축의 핵심 기능 강화 및 연계거점 기능을 확보함으로써 국제경쟁력을 강화하고 경제적 발전을 도모해야 한다.

세 번째는 북한의 경제발전을 지원할 수 있는 신속하고 효율적인 인프라 확충이 추진되어야 한다. 통일 후 가장 큰 목표 중의 하나는 북한의 신속한 경제발전과 남북 간 사회적 통합이며, 이러한 경제발전과 사회적 통합의 기반이 교통 인프라인 점을 고려하여, 북한지역의 합리적인 인프라 확충이 신속하게 이루어져야 하는 동시에 남한지역 역시 기존의 계획대로 인프라 확충은 지속되어야 한다.

네 번째는 비용절감형 교통 체계 구축이 추진되어야 한다. 통일비용에 대한 부담이 통일의 걸림돌이 되지 않도록 기존 시설을 최대한 이용할 수 있는 개보수 전략 등 효율적 투자전략을 모색해야 한다. 또한 북한 교통시설의 노후화가 심각하여 사용 가능한 시설이 많지 않지만, 보수를 통한 시설확충에 대한 최대한의 노력이 필요하다.

다섯 번째, 첨단 녹색교통 체계가 구현되어야 한다. 최근 세계적 교통계획 추세가 첨단, 녹색, 인간중심임을 고려하여, 통일한국의 교통 체계는 이러한 목표 달성을 위해 노력해야 하며, 특히 안전을 기본으로 한 교통시설 확충이 필요하다.

#### 2) 주요 추진 과제

#### (1) 남북연계 및 북한경제회생 단기 프로젝트(통일한국 교통프로젝트)

그간 우리는 앞서 제시한 바와 같이 통일한반도를 겨냥한 통합교통망에

대한 마스터플랜은 어느 정도 준비를 하고 있으며, 이는 향후 통일에 대한 큰 역할을 할 것으로 기대하고 있다. 이제는 세부적인 프로젝트의 발굴과 구체적인 시행방안 마련이 필요하며, 대표적으로 '통일한국 교통프로젝트'를 미리 준비하여 독일통일보다 잘 대응해야 할 것이다. 한 사례로 '통일한국 교통프로젝트'를 제안해 보고자 한다.

첫 번째는 단절된 육상 교통망 연결 프로젝트인 남북 도로망 연계 프로 젝트로 장기적으로 단절된 13개 도로망과 남한의 7x9 간선도로망 중 남북 7개 축이 북한으로 연결되어야 하는데, 이 중에서 단기적으로는 특히 국도 1호선, 3호선, 5호선, 7호선, 43호선, 31호선은 전통적으로 중요한 역할을 하던 도로로서 이들의 우선 연결이 필요하다. 철도망은 기존 2개 노선(경의선, 동해안선) 외 신규 2개 노선(경원선 및 금강산선)의 연결 사업이 추진되어야한다. 단기적으로 경원선 국내구간을 완공하고, 북한 내 금강산선을 연결하여 내금강 관광노선으로 활용하면서 장거리 경원선 연결을 도모하는 것이바람직하다. 이를 통하여 앞서 언급한 문제점의 하나인 남북 접경지역의 다양한 수송 루트 개발로 수도권의 남북교통수요 분산이 가능해질 것이다.

두 번째는 해운 및 공항시설의 조기 개·보수 및 확충 프로젝트로 항만 과 공항은 신규 건설보다는 기존 항만 및 공항의 개보수를 통한 현대화가 주요 과제가 될 것이다. 결국 남북 간 연안해운 및 대외(동북3성 포함) 관문역할을 수행할 남포, 나진항의 상하역 시설 등 각종 시설의 현대화 및 접안시설 등 항만시설의 확충이 필요하다. 공항 역시 관광산업의 활성화에 따라초기 장거리 여객수요의 처리를 위해 일부 시설확충과 시설의 현대화가 필요하다. 독일의 경우 통독 후 초기 항공수요가 급증하여 그에 대한 대책이 시급하였던 점을 감안할 때, 대도시, 자유무역지대, 공단주변 및 주요 관광지주변의 초기 항공수요를 감안하여 남북한 항로의 개설과 공항시설 확충이 필수적이다. 그 주요 대상 항만은 남포항, 나진항 그리고 공항은 순안공항, 어랑공항, 신의주공항 및 혜산공항(백두산 관광)이 그 대상이 될 수 있다.

세 번째는 남북경제통합 및 통합교통망의 주요 거점에 물류거점시설 확충이 추진되어야 한다. 남한에 비해 북한은 물류거점시설의 확충이 미흡한 실정이며, 통일 이후 대도시, 공항·항만, 산업단지 주변에 물류거점시설이 필수적이다. 그 외 대중·러 교역이 활발하게 발생할 중심항만배후 그리고 주요 철도역 주변에 물류거점시설이 필요하며, 1차 물류거점시설의 확충대상으로는 이러한 조건을 충족시키는 평양·남포, 청진(나진·선봉), 신의주, 개성 등을들 수 있다.

표 1-18〉통일한국 교통프로젝트: 교통 부문 단기 프로젝트

| 구분                  | 사업명  |
|---------------------|--|
| 도로<br>(7개 프로젝트)     | 국도 3호선 단절구간 연결<br>국도 5호선 단절구간 연결<br>국도 31호선 단절구간 연결<br>국도 43호선 단절구간 연결<br>경의선(개성~신의주) 고속도로 개보수 사업<br>평원선(평양~원산) 고속도로 개보수 사업<br>원산~청진 도로 개보수 사업 |
| 철도<br>(3개 프로젝트)     | 경원선 연결사업<br>금강산선 연결사업<br>원산∼청진 철도 개보수 사업   |
| 항만<br>(2개 프로젝트)     | 남포항 항만시설 개보수 사업<br>나진항 항만시설 개보수 사업   |
| 공항<br>(4개 프로젝트)     | 순안공항 개보수 사업<br>어랑공항 개보수 사업<br>신의주공항 개보수 사업<br>혜산공항 개보수 사업  |
| 물류거점시설<br>(4개 프로젝트) | 평양남포 물류거점시설 개발<br>청진 물류거점시설 개발<br>신의주 물류거점시설 개발<br>개성 물류거점시설 개발  |

네 번째는 북한지역 내 경제회생을 위한 조기 인프라 확충이 추진되어야 하는데, 3대 간선축의 확충을 위해 서해안 및 평양~원산 고속도로, 동해안 철도시설 개·보수가 이루어져야 하고, 그 외에도 개성~평양~신의주 고속도로, 평양~원산 고속도로 확충을 통해 동서연결축 확보, 원산~함흥~청진 구

간 철도시설 개·보수로 동해안 철도망 확보 및 원산~함흥~청진 구간 도로시설 확충으로 AH6의 국제고속도로망이 확보되어야 한다.

이들 20개 통일한국 교통프로젝트<sup>23</sup>는 도로 7개, 철도 3개, 항만 2개, 공항 4개 그리고 물류거점시설 4개 프로젝트로 구성된다(참고 〈표 1-18〉).

#### (2) 한반도 경제발전과 문화 ·사회통합을 위한 통합국가기간교통망 구축

북한의 철도중심과 남한의 도로중심 교통 체계의 합리적 통합이 필요하다. 북한은 철도의 수송분담률(2004년)이 여객은 74.8%, 화물은 90.72%를보이는 반면 남한(2008년)은 도로가 여객의 81.4%, 화물의 71.1%를 분담하고 있다. 이러한 북한의 철도중심의 수송 체계는 통일 이후 승용차보유율의 증가로 일정 수준 도로 부분의 수송분담률 증가는 불가피하고, 남한의 도로중심의 수송 체계는 교통공간의 확장으로 철도 부분의 수송분담률 증가는 불가피하다.

2003년 북한의 자동차 보유 수준은 동서독과 비교할 때, 동독은 1988 년 345대/천명이고 서독은 553대/천명으로 큰 차이가 없었으나, 남북 간에는 60배 이상의 자동차보유율의 수준 차이가 발생하고 있는 점을 고려하여 자동차 보유를 정책적으로 통제하는 방안을 검토하고, 남한에서 겪었던 시행착오를 다시 범하지 않도록 자동차 이용 수요관리를 초기부터 적극적으로 검토해야 한다. 또한 통독과정에서 주요 개발사업들을 저렴하고 사업추진이용이한 교외지역에 시행함으로써 구시가지에 주로 거주하던 주민들의 자동차를 이용한 불필요한 통행을 증가시킨 점을 고려하여 공간구조와 토지이용의 합리적 추진을 고려해야 한다.

또한, 철도의 도로와의 합리적 기능 분담이 필요하며, 경의선, 경원선, 동해안선과 같은 간선철도망은 장거리 노선임을 고려하여 상대적으로 철도시

<sup>23</sup> 향후 보다 구체적으로 각 분야별 전문기관의 참여와 합의를 통해 선정되는 것이 바람직함.

설의 현대화 및 고속화를 조속히 시행하여 장거리 대량수송 기능을 분담하고, 도로는 door-to-door 서비스를 중심으로 각종 수요처의 접근성 향상 측면에서 중·단거리 교통서비스를 담당하도록 하는 등의 정책추진이 필요하다. 동시에 항만·공항 및 물류단지, 산업단지와 철도 및 도로의 합리적 연계를 통한 배후 복합교통 체계 구축이 필요하다.

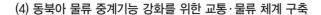
여기에서는 독일의 'BVWP 1993'처럼 하루생활권의 통일국가기간교통망계획이 마련되어야 한다. 도로 부문에서는 남한의 7x9와 북한의 6x6 간선도로망 통합 구축, 철도 부문에서는 X자형 한반도 종단철도망 통합 구축, 공항 부문에서는 남북한 거점공항 확충 및 다양한 남북 항로 개설, 항만 부문에서는 기존 거점항의 현대화 및 남북한 항로개설 그리고 물류 부문에서는 남한의 5대 내륙화물기지(의왕·군포, 청원·연기, 장성, 칠곡, 양산)와 북한의 4대 물류거점(평양·남포, 청진, 신의주, 개성)을 연계하는 통합계획이 마련되어야 한다. 이러한 통합계획과 함께 남북 간의 상이한 교통 및 물류수송관련 각종 기준과 제도에 대한 통합이 추진되어야 한다. 이러한 제도의 통합이 결과적으로 통일한반도 교통 체계 통합의 완성이라 할 수 있다.

#### (3) 북한의 지역발전과 경제회생을 지원하기 위한 교통 체계 구축

통일한국은 남북한의 경제수준의 동질화에 대한 노력이 필요하며, 그 과정에서 교통의 역할은 매우 클 것이다. 따라서 가장 먼저 발전핵으로서 대도시(거점도시)의 경제발전이 필요하며, 이를 위하여 대도시의 광역교통시설 및 우회교통시설 확충이 추진되어야 한다. 그동안 북한은 사회주의 국가로서그간 노동력 배분 차원에 비교적 균형적인 인구배치와 도시개발이 이루어져왔다. 그러나 역시 평양, 남포, 청진, 함흥 등 대도시에 인구 집중도가 높으며, 그로 인해 내부교통 수요가 높을 것으로 예상되며, 따라서 이들 대도시를 통과하는 노선은 대도시를 우회하는 순환교통망이나 환승거점을 도시 주변에 배치할 필요가 있다. 또한 앞서 언급한 권역별 이들 주요 거점도시를 중

심으로 주변 지역의 중심도시 접근성을 고려한 간선광역교통시설 확충이 필요하다. 이들 간선광역교통시설은 철도를 우선으로 하고, BRT 등 대중교통을 중심으로 하는 도시간선도로를 설치해야 하는데, 이들 간선광역교통시설은 주로 방사형으로 구축되고, 이들 방사형 교통시설은 앞서 언급한 대도시순환교통망과 연계하여 통합간선교통망을 구축하도록 한다. 특히 대도시는 대규모 도시개발을 고려한 교통 체계 구축이 필요한데, 북한 역시 독일과 마찬가지로 초기에는 도시 교외지역에 개발이 집중되고, 중장기적으로 기존 도시부의 재건이 이루어질 것이다. 이 경우 교통체증을 방지하기 위해 교외지역과 기존 도시지역과의 연계를 위한 광역 대중교통 체계를 먼저 구축한 후 개발이 이루어져야 하며, 이들 대중교통 체계는 경량전철, 간선급행버스 등 신교통수단의 적극적인 도입을 고려해야 한다. 부득이 승용차 이용을 처리하기위해서는 주요 대중교통 연계 거점에 환승센터를 적극 설치하여 대중교통 수단 분담률을 제고하도록 한다.

두 번째 북한의 경제성장은 앞서 언급한 대도시 외에 우리나라의 경우를 고려할 때, 산업단지 및 물류단지를 중심으로 이루어질 것이다. 대부분의 국가에서 가장 중요한 교통 결절점으로 산업단지와 물류단지 그리고 항만·공항 등이 있으며, 이들 거점시설들의 서비스를 통한 경제발전을 위해 교통시설확충이 이루어져야 한다. 북한 역시 해안에 입지한 주요 공단과 내륙의 만포공단 등이 있으며, 기존 교통 체계 역시 이들의 수요처리를 위해 간선교통망이 형성되어 있다. 그러나 공단배치 원칙이 주로 산지-소비지 근접원칙에 의해중장거리 배후수송망에 대한 고려가 미흡하여, 이에 대한 보완이 필요하다. 이들 배후수송망의 확충은 개별 산업단지와 물류단지 사업 단독으로 추진하기보다는 산업단지, 물류단지, 공항 및 항만 등의 개발과 함께 패키지로 클러스터를 조성하면서 추진해야 한다.



통일한반도는 이제 대륙과 연결되는 랜드브리지의 한 축을 담당하게 된다. 이 과정에서 가장 먼저 중국 및 러시아 연계 교통망 및 물류거점시설 확충이 필요하다. 특히 러시아와는 현재 철도연계 외에 도로연계 방안을 모색해야 하고, 중국과는 보다 다양한 지점에서 도로와 철도의 연결 그리고 통관이 이루어져야 할 것이다. 그리고 이들 주요 연계 거점에는 물류시설이 확충되어야 한다. 이를 통하여 한반도의 동북아 경제중심성과 교통허브로서의기능이 확보되면서 유라시아 진출의 거점이 되어야 한다.

이러한 교통 및 물류시설 확충 외에도 '글로벌 스탠더드 교통·물류서비스' 체계의 구축이 필요하다. 국제규준에 따른 운영 및 관리방안으로 국제적 신뢰회복을 위한 사람과 화물의 안전이 보장되어야 하고, 수송책임과 보상장치가 마련되어야 한다. 그리고 중국 및 러시아 접경지역의 통관절차 간소화및 원스톱 서비스 제공이 필요하다.

#### (5) 안전하고 환경친화적인 지능형 녹색교통 체계 구축

최근 국제 교통 체계의 키워드는 안전, 환경, 첨단(지능화)이다. 통일한반도의 교통 체계는 현재의 이들 부문에 대한 수준 차이를 신속하게 극복하는 것이 매우 중요한 과제이다. 흔히 안전과 환경은 신속한 교통 인프라 확충 과정에서 가장 간과하기 쉬운 부분이기도 하다. 그러나 결코 신속한 시설확충으로 이러한 부분을 간과하지 않도록 준비가 필요하다. 독일의 사례를 살펴보면 서독은 교통시설이 선진화되어 있는 반면, 동독지역은 비교적 고밀의 도로망을 형성한 데 비해 고속도로의 중앙분리대가 없고, 포장상태가 좋지 않는 등 시설수준이 매우 낙후되어 통일 이후에 사고 다발 등 안전문제가 발생하였다. 이는 구동독의 각종 안전시설기준이 서독기준에 미치지 못해 사고가발생한 것으로 안전을 고려한 기존 시설의 개선 기준 마련이 필요하다.

안전과 함께 주요 키워드인 환경친화적 교통 체계 구축을 위해 가장 중

요한 것은 친환경 교통수단분담률의 제고이다. 동시에 교통시설 확충과정에서 산지훼손 등 수려한 북한지역 경관 유지에 노력해야 한다. 북한지역은 산악지형이 많아 터널, 교량 등 많은 구조물 건설이 불가피하나 최대한 경관을 유지할 수 있는 건설방식을 채택하여 환경친화적인 인프라 구축을 지향해야한다. 궁극적으로 통일 후 시간과 비용 부족으로 인해 환경문제가 간과되지 않도록 해야 한다.

이러한 안전과 환경관리는 교통 인프라의 정보화 및 첨단화를 통한 지능형 교통 체계 구축을 통해 가능해질 수 있다. 통일한반도의 교통 인프라 구축은 초기부터 정보화 체계 구축에 노력해야 한다. 북한 내 교통수단(육상·해상·항공) 간 실시간 교통정보의 공유·연계를 위한 첨단 교통정보 기반시설 및 정보망 확충이 추진되어야 하고, 북한 내 발생 화물의 기종점 간 수송수요와 화물 수송 수단의 운행상황을 종합하여 효율적 처리가 가능한 물류정보의 수집·관리 정보망 확충이 필요하다. 또한 이들 남북한의 교통 및 물류 정보망의 통합을 통한 단일 시스템으로 운영되어야 한다. 이러한 노력은 국제적 신뢰도 확보 및 효율성 추구를 가능하게 할 것이다.

#### 참고문헌

국토교통부, 2000,2006,2011, '제4차 국토종합계획 및 수정계획',

국토해양부. 2010. '국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020)'.

김경석, 2015, '독일통일 전·후 교통망 구축과정과 시사점', 한국도로공사 도로교통연구원,

김경석, 2016, "통독교통망 확충과 통일한반도 교통프로젝트", 남북지역개발 포럼 발표자료.

대한국토 · 도시계획학회. 1997. '통일시대 한반도 국토개발구상'.

독일교통성, 1993, 'Verkehr in Zahlen(교통통계)',

독일교통성, 1991, 'Verkehrsprojekte Deutsche Einheit',

독일교통성, 1992, 2003 '독일연방교통계획 1992 및 2003(BVWP '92 및 '03)',

독일연방 도로건설계획 2006. (Strassenbaubericht 2006).

독일통계청. 1990, 1992, 2010 'Statistisches Jahrbuch(통계연보) 1990, 1992, 2010'.

박광진. 1991. '독일의 전기통신 현황', 통신정책동향 1991년 10월. 통신개발연구원.

안두순, 노영곤. 2000. '독일통일 후 동독지역의 통신망 구축', FES- Information-Series, Friedrich Ebert Stiftung, 2000년 11월.

윤혜정,장정수, 1997, '통일시대 국토개발의 방향',

이상준.김경석, 2015, '독일통일을 통해 살펴본 한반도통일 편익(가제)', 통일부,

최연혜. 2001. '남북철도 연결에 있어서의 동·서독 철도통합의 시사점', 토목 제49권 제1호. 대한토목학회.

통일부. 2000. '북한개요'.

통일원, 1993, '동서독 교류협력 사례집',

주독대사관. 1992. '숫자로 본 독일통일'.

Bernd Rhode,1994. 'Strategien zur Infrastrukturentwicklung nach der deutschen Einheit mit dem Schwerpunkt Verkehr', 통일에 대비한 국토개발전략에 관한 한·독국제회의, 국토연구원.

BFLR. 1995. Laufende Raumbeobachtung der BfLR.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Regionalbarometer neuer Laender. 2004. 'Fünfter zusammenfassender Bericht'. p.78.

DIW(독일경제연구소). Elsner/ADAC Statistiken(ADAC 통계).

Georg von Wagner, 2016, 'Tag der Deutschen Einheit : Rueckblick auf den Aufbau Ost', 2016.10.3.

Institut fuer Wirtschaftsforschung, 2009, 'Bestandsaufnahme der Wirtschaftlichen Fortschritte im Osten DEutschlands 1989–2008', Dresden,

Norbert Weise, 'Schwanheide: Der ehemalige Grenzbahnhof an der Strecke Berlin-Hamburg', (www.norbert-weise.de).

Werner Köhl, 1996. 'Raumentwicklungsstrategien und deren Erfolg bei der deutschen Wiedervereinigung', 한독워크샵 발표자료. 국토연구원.

Von Sauga Micahael, Simons Stefan, Wiegrefe Klaus. 1991. Der Preis der Einheit'. Der

Spiegel.

Werner Weidenfeld, Karl-Rudolf Korte, 1993, 'Handbuch zur deutschen Einheit'.

통일부 홈페이지.

UN ESCAP 홈페이지.

Wikipedia. Bundeswasserstrasse 등

## 〈부록〉 한반도 통일 관련 교통 분야 주요 연구

#### ■ 도로 분야

권영인·안병민·최애심, '북한 도로 체계 분석 및 수치지도 작성방안 연구', 교통개발연구원, 2004.

김경석, '남북경협 활성화를 위한 남북한 도로망 연계구축 방향', 월간 교통 통권 112호. 2007년 6월호, 2007.

김경석 외, '통일 대비 종합도로망 구축방안 연구 I, Ⅱ, Ⅲ', 국토연구원, 1995~1998.

한국도로공사·국토연구원, '한반도 종합 간선도로망 구축방안', 2007. 한국도로공사·국토연구원, '한반도 도로망 마스터플랜', 2016.

#### ■ 철도 분야

김연규, '경의선 철도연결에 따른 현안과제의 극복방안과 파급효과', 민주 평화통일자문회의, 2000.

안병민, '대륙횡단철도 운영현황 조사 연구', 한국교통연구원, 2004. 황영진, '남북 및 대륙철도의 실용주의적 진출을 위한 상호연계기술 개발', 한국철도기술연구원, 2011.

## ■ 항만 분야

김학소, '북한 항만 개발방안', 국토해양부, 2008. 임종관, '남북해운 협력 체제 구축방안 연구', 한국해양수산개발원, 2003. 한국해양수산개발원, '남북한 해양수산 협력방안 세미나', 2007.10. 한국해양수산개발원, '통일시대 대비 한반도 항만개발정책방향', 1998.

#### ■ 항공 분야

교통개발연구원, '통일시대를 대비한 남북한 항공운송 협력방안 구상', 2004.

교통개발연구원, '남북한 간 정기 항공운송 개시를 위한 기초연구', 2006. 국토교통부, '남북 항공안전 체계의 합리적 통합방안 연구', 2014.

이태원, '남북한 간의 항공교통망 구성방안 : 미수교국 간 협정방식의 원용', 서강대학교 공공정책대학원 1990.

#### ■ 물류 분야

국토해양부, '남북한 연결 교통·물류 수요전망 및 시설확충 방안'. 남북한 물류 체계 통합 및 활용방안 세미나. 2008.

김경석, '경의·동해선 교통망 확충을 통한 남북경협 효율화', 국토 2004년 11월호, 2004.

김경석, '남북경협활성화에 따른 한반도 물류 체계 구축 방안에 관한 연구', 대한교통학회 논문집, 2004.11.

안병민, '남북한 물류 체계 통합 및 활용방안(1차) : 남북한 도로 및 항 공 운송 관련 연구', 한국교통연구원, 2007.

#### ■ 통합계획 분야

김경석·서민호, '북한지역 물동량 추정 방법론 정립에 관한 연구', 물류학회지 제17권 제3호, 한국물류학회, 2007. 9.

김경석, '통독 전·후 교통정책 사례 분석을 통한 한반도의 교통정책 수립 방안 연구', 대한교통학회지 2001년 2월호, 2001.

김경석, '독일의 접경지역 개발의 분석을 통한 수도권 공간구조의 개편에

관한 연구', 토지연구 2002년 봄호, 2002.

김경석, '남북한 교류거점도시 간 연결회랑 구축에 관한 연구', 대한국토· 도시계획학회지, 제35권 제4호. 2000.8, 2000.

대한민국정부, 제4차 국토종합계획 및 수정계획, 2000, 2006, 2011.

성낙문, '남북 연결 도로·철도의 교통수요 및 비용 분석 연구', 한국교통 연구원, 2005.

안병민, '북한 교통 인프라 현대화를 위한 재원조달 방안 연구', 한국교통 연구원, 2006.

원동욱, '북한 경제특구개발에 따른 연계교통망 구축방안 연구', 한국교 통연구원, 2008.

이백진, '통일시대의 한반도 교통물류 체계 구축방향', 국토연구원, 2015. 이상준·김원배·김영봉·남경민, '북한지역의 권역별 발전구상에 관한 연구',

국토연구원, 2000. 한국교통연구원, '국가기간교통망계획 수정계획 연구', 2001, 2007. 한국교통연구원, '남북한 간 교통물류 체계 정비확충방안', 2000.

한국교통연구원, '통일대비 남북한 종합교통망 구축계획', 1998.

한국교통연구원, '통일에 대비하는 남북한연결 교통 체계 구축방안', 1995.

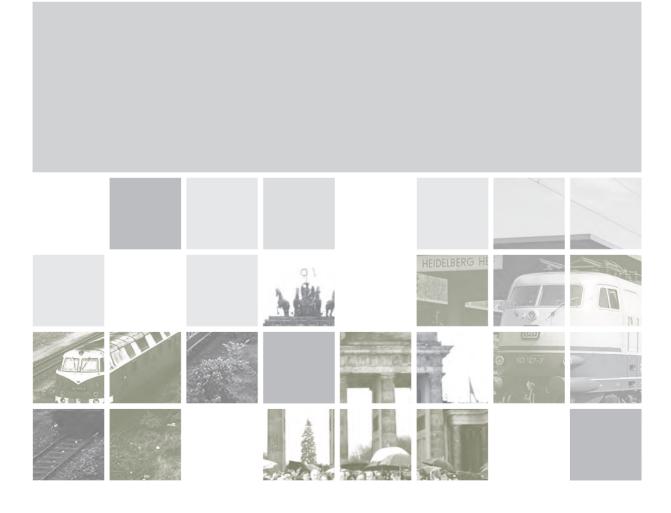
## ■ 통신 분야

정보통신정책연구원, '통일에 대비한 남·북한 정보통신 교류 협력 및 통합 방안(II)', 2003.

대외정책연구원, '남북통일에 대비한 정보통신정책 협력방안', 2002.

독일통일 총서 20

교통·통신 분야 관련 정책문서



# 정책문서를 통해 본 독일통일과 교통·통신



#### 들어가며

동독과 서독 간의 교통과 통신은 분단 중에도 완전히 단절되었던 시기가 없었다. 그래서 많은 사람들이 한반도의 분단과 독일의 분단이 본질적으로 다르다고 말한다. 동서독 주민들은 서로 서신을 주고받았을 뿐만 아니라, 방문도 가능했었다. 물론 동독 주민들이 서독을 방문하기 위해서는 당국의 허가를 받아야만 했다. 반면에 서독 주민들은 서독 정부로부터 아무런 제약도받지 않고 동독을 여행할 수 있었다. 동독에 입국하기 위해서는 규정된 금액의 화폐만 교환하면 되었다. 동서독 간의 원활한 인적교류는 물론 교통과통신이 완전히 단절되지 않았기 때문에 가능했다.

분단시기에 교통과 우편교류가 지속적으로 이어졌음에도 불구하고, 독일 통일 이후에 동독과 서독의 교통과 우편통신 체계를 통합하는 작업에 막대한 비용이 투자되었다. 아주 열악한 상태에 있었던 동독의 기반시설을 빠른시일 내에 서독과 유사한 수준으로 개선하는 것을 목표로 삼았기 때문에특히 통일 초기에 많은 비용이 투자되어야만 했다. 막대한 투자가 항상 성공적인 결과를 보장하는 것은 아니지만 독일통일 과정에서 이루어진 교통과통신을 위한 투자는 비교적 빠른 시일 내에 성공적인 결과를 가져온 것으로 평가된다.

그런데 통일 이후 교통·통신 분야의 통합작업이 비교적 신속하고, 성공적으로 이루어질 수 있었던 까닭은 이 작업이 전적으로 국영기업에 의해서 추진되었기 때문이라는 의견이 지배적이다. 1990년 당시 서독의 철도와 우편은 모두 공공기관이었다. 서독에서 1989년에 철도와 우편을 주식회사로 전환하는 문제가 논의되기는 했지만 그것을 실행에 옮기기 위한 구체적인 계획

은 아직 세워지지 않은 상황이었다. 독일연방우편의 경우 우편과 전화통신 두 개의 업무 경영 분야로 구성되었지만, 1995년에 우편개혁 II가 관철되기까지 우편과 전화통신은 하나의 국영기관이었다. 통일조약 27조에 따라 동독의 우편조직이 서독의 'Deutsche Bundespost'로 인수 개편되었다. 이 과정에서 특히 기술적인 분야나 서비스 분야에 많은 투자가 필요하였다. 그를 위한 재원을 마련하는 과정에서 독일연방우편이 국영기관으로 연방체신부의 관리 감독을 받는다는 점이 도움이 되었다고 한다.

그것은 철도의 경우도 마찬가지였다. 공공기관이었던 독일연방철도가 여러 개의 자회사를 설립하여 다양한 프로젝트를 실현할 수 있었다. 그 과정에 참여한 수많은 회사들의 사업을 위해 필요한 다양한 허가절차가 간소화되어 공사기간을 단축할 수 있었다. 그 결과 신연방주에서 비교적 신속하게 대규모 공사가 진행될 수 있었고, 동서지역을 연결하는 철도노선이 독일의 기준에서 볼 때에 빠른 시일에 완성될 수 있었던 것이다.

국가가 관리하는 독일연방철도와 독일연방우편이 존재했기 때문에 기반시설 영역에서 많은 도움을 받을 수 있었다는 것이 어쩌면 아이러니하게 들릴 수도 있다. 그러나 1990년 당시 철도와 우편과 관련된 업무가 연방정부의 관할영역에 속하였기 때문에 필요한 재원이 신속하게 제공될 수 있었다는 점에 대해서는 아무도 이의를 제기하지 않는다. 베를린-브란덴부르크 국제공항을 비롯해서 슈투트가르트 중앙역, 함부르크의 엘베필하모니 연주홀 등 2010년 이후 독일에서 이루어진 대규모 건설공사가 거의 모두 건설기한을 맞추지 못했을 뿐만 아니라 건설비용도 최초의 견적보다 훨씬 더 많이 나와서정치적, 사회적 문제가 된 것을 감안하면 통일 직후에 이루어진 교통 프로젝트나 통신 인프라 구축을 위한 공사가 성공적으로 이루어진 것은 단순히 재원이 신속하게 제공되었기 때문이라고만은 할 수 없다. 그에 대한 답을 찾는 것이 물론 우리의 핵심 과제는 아니다.

독일통일과 교통·통신의 통합과정에서 행해진 정책을 조사하면서 우리

가 주의해야 할 점은 무엇보다 1990년 당시의 통신기술 조건이 그 후에 놀라운 속도로 발전하기 시작한 통신기술과 아주 다르다는 점이다. 1990년 10월 3일 이후 독일 정부에게는 구동독지역에 가능하면 신속하게 전화망을 증설하는 것이 중요한 과제였다. 그러나 2017년에 통신여건 개선 작업을 기획할때에는 땅 속으로 묻는 전화선의 설치보다는 이동통신 기지국을 설치하는 것에 관해 먼저 고민할 것이다. 그런 시각에서 볼 때 교통·통신 분야에서 독일통일의 경험이 우리에게 직접적인 시사점을 줄 것이라고 기대할 수는 없다. 그럼에도 불구하고 교통·통신이 분단기의 동서독을 지속적으로 연결해 주는 중요한 역할을 담당했고, 통일 이후에는 중요한 구동독지역의 교통·통신인프라 구조를 신속하게 개선해서 사회적 통합의 물질적 기반을 마련하는데 중요하게 기여했다는 것만으로도 이 분야에서 행해진 정책을 자세히 검토해 볼 필요가 있다.



# 분단시기 동독과 서독 간의 교통·통신 교류

동서독 간의 교류는 이미 언급한 것처럼 1949년 두 국가가 건국된 이후에도 지속적으로 이어졌다. 1961년 베를린 장벽의 건설도 교통과 통신의 완전한 두절을 가져온 것은 아니었다. 1970년대에는 빌리 브란트 서독 연방수상의 신동방정책에 힘입어 동독과 서독 간의 교류가 활발해지기 시작하면서 우편·통신과 교통의 양도 증가했다. 1971년 9월에 열린 협상에서 동서독의 체신부는 증가하는 우편과 통신 교류로 인해 발생하는 비용을 새로 정산하고 동서독 간의 전화선도 증설하기로 했다. 1971년 12월 17일에 이루어진 여행자와 방문자 교류에 관한 동서독 간의 합의를 통해 서베를린 주민들은 1년에 총 30일까지 동독에 입국할 수 있게 되었다. 서독에서 동독을 방문하는 사람의 수를 제한하지 않고, 서베를린 주민의 경우 신분증 없이도 수수료만 지불하면 동독 당국으로부터 신분을 증명할 수 있는 확인서를 발급받을 수 있게 되었다. 하루 동안만 동독을 방문하려는 서베를린 주민은 서베를린에 있는 동독여행자 및 방문객 담당 사무소에 직접 신청서를 제출할수 있게 되었다. 동독 주민들은 신청서를 제출한 후 서베를린에서 온 방문객을 받을 수 있게 되었다. 동독 주민들은 신청서를 제출한 후 서베를린에서 온 방문객을 받을 수 있게 되었다. 동독의 국가기관, 문화기관, 학술기관들도 서베를린

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> 동서독 간의 우편통신 협상 회의록(문서번호 2).

주민을 동독으로 초대할 수 있게 되었다. 서독과 서베를린 주민의 동독 체류와 관련해 1인당 매일 최소 10DM을 동독 마르크로 교환하는 것을 의무로 규정하기로 합의했다.<sup>2</sup>

1972년 5월에 동독과 서독은 1971년 12월에 조인된 통행협정을 확대해서 교통협정을 체결했다. 이 협정을 통해 동서독 간의 인적, 물적 통행과 관련되어 발생할 수 있는 모든 실질적인 문제에 관한 법적인 기반을 마련하게 되었다. 그에 따라 서독 주민들의 동독 여행을 쉽게 해 주고, 동독 주민들에게는 가족과 관련된 문제로 서독을 방문하는 것이 허용되게 되었다.<sup>3</sup>

이어서 1972년 12월 21일에 체결된 동서독 간의 기본합의서를 통해 동독과 서독이 동등한 권한을 갖는 파트너가 되기 위해 양국 간의 관계를 정상화하기로 합의하면서 양측의 우편통신에 관해서도 새로운 합의가 이루어졌다. 이 협정의 틀에서 양측이 교환한 서신을 보면 방문과 여행, 상업적 목적이 아닌 물품교류도 개선하기로 한 것을 알 수 있다. 동서독 간의 국경에 4개의 통과소가 인적교류를 위해 이용될 수 있게 되었다.

동독의 입장에서 서독과의 교통·통신 교류는 외화획득을 위한 좋은 기회였다. 서독은 동독과의 우편교류를 위해 동독의 우편통신 행정에 소요되는 비용을 보전해 준다는 명목으로 1976년부터 동독 정부에게 매년 830만 DM을 지불하기로 했었다. 1982년 1월 1일부터 총괄지불액을 매년 1,120만 DM으로 조정하기로 했다.<sup>5</sup>

서독은 우편통신뿐만 아니라 동서 간의 교통통행을 위해서도 동독에게

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> 여행자와 방문자교류에 관한 서베를린 정부와 동독 정부 간의 합의(회의록각서, 동독 측의 보고, 설명, 보도자료 포함)(문서번호 3), 동독과 서베를린 간의 방문 및 여행 관련 사무소 설치에 대한 합의 회의 녹취보고(문서번호 4).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> 동서독 간의 교통협정(회의록각서, 서신교환 및 동독에 관한 정보 포함)(문서번호 5).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> 동서독 간의 기본합의서(기본합의서, 추가합의, 회의록각서, 교환된 서신 포함)(문서번호 7).

<sup>5</sup> 우편통신 분야 비용정산에 관한 행정 협약 발표(문서번호 8), 동독 영토를 통과하는 서베를린과 서독 간의 새로운 전화선 연결에 관한 합의(문서번호 10).

비용을 지불했다. 비용산출의 근거는 교통협정을 통해 마련되었다. 베를린의 전철 통행을 위해서도 서베를린이 동베를린에 비용을 지불했다. 서베를린의 레터역과 동베를린의 프리드리히역 사이의 전철 운행을 위해 서베를린은 1984년에 110만 DM을 동독에 지불했고 매년 비용을 조정하기로 합의하고, 양측에 교통담당관을 임명했다.

서베를린과 서독 간의 전화통신 전파 송신을 위해 동독 영토를 가로지르는 전화선과 송신망을 설치, 운영, 관리하기 위해서도 서독은 동독에게 비용을 지불했다. 1985년의 협약서를 보면 이런 전화선 시설의 설치를 위해 독일연방우편이 동독 측의 독일우편에 3,500만 DM을 지불하며, 운영과 유지 및 수리를 위해 매년 620만 DM을 지불한다고 되어 있다. 그리고 전파송신시설의 설치를 위해 독일연방우편이 독일우편에 450만 DM, 운영, 관리 및 수리보수를 위해 매년 30만 DM을 지불하기로 합의했었다.

분단시기에 서독이 동독에게 지불한 모든 것들을 분단비용으로 간주할때 교통·통신과 관련된 영역이 차지하는 부분이 적지 않다. 거기에는 서독쪽의 동독국경 접경지역을 지원하기 위해 연방정부가 지출하는 비용도 포함될 수 있다. 더욱이 서독의 연방체신부는, 특히 접경지역을 많이 배려했고 소규모의 지역 단위에도 모두 우체국을 설치했었기 때문에, 접경지역의 우체국설치율이 다른 연방지역보다 훨씬 높았다. 서독에서 동독으로 보내거나 동독에서 오는 서신을 처리하기 위한 7개의 우편물취급소 중 4개는 접경지역에 있었다. 소포배달업무도 대부분 접경지역의 우체국을 통해 처리되었다. 접경지역의 전보, 전화시설, 전파송신시설 등을 위해 투자된 금액을 보면 1986년과 1987년 두 해 동안에만 수십억 DM이 넘었다.8

<sup>6</sup> 서베를린과의 전철에 관한 합의(문서번호 9).

<sup>7</sup> 동독 영토를 통과하는 서베를린과 서독 간의 새로운 전화선 연결에 관한 합의(문서번호 10).

<sup>8</sup> 접경지역의 우편 및 전화통신망 요금 현황에 관한 서독 연방체신부의 보고(문서번호 11).



# 교통·통신 개선 계획 수립-개혁과도기

## 제1절 우편통신

1989년 11월 9일 장벽이 붕괴된 후 서독으로 구경나온 동독 주민들이 가장 먼저 방문한 곳이 서독의 우체국이었다. 연방우체국에서 서독을 방문하는 모든 동독 주민들에게 서독 정부가 제공하는 환영금을 지급했기 때문이다. 장벽이 붕괴된 후 몇 주 동안 4억 DM이 넘는 금액이 환영금으로 연방우체국을 통해 지급되었다. 서베를린 중앙역 우체국의 경우, 11월 9일 이후 첫 번째 주말에 환영금을 받으러 온 동독 주민의 수가 너무 많아서 우체국에 비치된 현금이 모자랄 정도였다고 한다. 그래서 우체국은 근처에 있는 KaDeWe백화점에서 현금을 조달했고, 대부분의 동독 주민들이 지급받은 환영금을 바로 백화점에 가서 썼고, 우체국 직원은 모자라는 현금을 다시 백화점에 가서 가져오는 지금 상상하면 우스운 일도 벌어졌었다.

그림 2-1〉 연방우체국에서 지급된 환영금 증서

| Auszahlungsschein  | DEUTSCHE<br>BUNDESPOST     |
|--|----------------------------|
| Begrüßungsgeld für DD                                      | R-Bürger                   |
| Karl Mustermann  |                            |
| yor-und Zuname<br>gez. Untornobrift                        | Betrag:<br>100,— DM        |
| Betrag erhalten  | 100, Din                   |
| Personalausweis-Nr. R 00000000                             |                            |
| Ausstellungsort Bayreuth  Bayreuth  Bayreuth  Catum  Catum |                            |
|  | (Unterschrift des Beamten) |

장벽 붕괴 직후에 독일통일이 가까운 장래에 실현될 수 있을 것이라고 생각한 사람은 많지 않았다. 동독의 한스 모드로우가 계약공동체를 언급하고 헬무트 콜 수상이 1989년 11월 28일에 통일로 가기 위한 10개 조항을 발표했을 때에도, 그로부터 1년이 채 되지 않아서 독일통일이 실현될 수 있을 것이라고 기대하지 않았다. 그러나 장벽 붕괴와 함께 당장 동서독 간의 우편, 통신 교류가 폭발적으로 증가했다. 이런 현실적인 문제를 해결하기 위해 양측의 체신부와 교통부는 협력해야만 했다.

동독과 서독의 체신부장관은 1989년 12월 12일 라이프치히에서 처음 만 났다. 1990년 1월 25일에는 우편통신과 관련된 개혁을 위한 동서독 정부위 원회 우편교류 실무그룹이 구성되었다. 1990년 2월 7일부터 9일까지 우편교 류 실무그룹의 첫 번째 회의가 열렸다. 기본적으로 동독과 서독의 체신업무

<sup>9</sup> 동서독 공동 정부위원회에 우편교류 실무그룹 구성에 관한 논의 보고(문서번호 13).

가 우편과 전화통신을 두 축으로 하는 유사한 구조로 이루어졌었다. 물론 구체적인 업무는 차이가 있었다. 동독 우편업무의 절반은 신문배급업무였고, 우편물 감시와 같은 정치적인 업무도 있었다. 그러나 기술발전의 질적인 차이 를 감안하면 체신 체계의 기본구조는 근본적으로 다르지 않았다.

장벽 붕괴 직후 몇 달 동안 동독 주민들 사이에 서독의 우편판매 카탈로 그를 통해 상품을 주문하는 것이 유행했었다. 동독의 독일제국우편이 보유한 차량으로는 급격하게 증가한 소포배달업무를 감당할 수 없었기 때문에, 1990년 초에 서독의 연방우편이 5,000여 대의 우편배달차량을 동독의 독일제국우편에 제공했다. 이 차량은 서독 연방우편의 마크를 유지한 채, 동독의 차량번호를 달고 운행되었다. 동독에서는 원래 소포가 오면 우체국에 직접 가서 받아야만 했다. 서독에서와 같이 소포를 직접 수취인에게 배달하는체계를 도입하기 위해서는 약 5,000명의 우편배달원이 운전면허증을 취득해야만 했다. 베를린 장벽 붕괴 후 동독에서 이러한 작업을 비교적 신속하게진행할 수 있었던 것은 약 400개의 동서독 우체국들이 자매결연을 체결하고협력했기 때문이었다. 서독에서 더 이상 사용하지 않는 우편배달 자전거 등장비들이 자매결연을 맺은 동독 우체국에 전달되었고, 많은 수의 서독 체신공무원들이 동독으로 파견되었다.

양측의 체신부장관들은 1990년 3월 13일 공동성명을 통해 우편연합을 구성하고 전문가위원회를 구성한다고 발표했다. 전화선의 30% 증설, 전보통 신망의 증설을 위한 계획, 새로운 업무 준비, 서베를린과 서독 간, 동서베를린 간의 연결망 확충, 동서독 간의 우편배송시간 단축, 동서독 텔레비전 프로그램 유통, 주파수 이용의 조정 등의 다양한 계획이 이 위원회를 통해 다루어지게 될 것이라고 했다.<sup>11</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> 이들도 소위 말하는 '파견공무원'에 속한다. 약 35,000명에 달하는 파견공무원의 역할에 관해서 는 독일통일 총서 2권 참조.

<sup>11</sup> 동서독 체신장관의 공동성명(문서번호 14).

1990년 3월 18일 동독의 자유총선거 이후 사통당의 한스 모드로우 정부가 기민당 소속 로타 드 메지에르 정부로 대체되면서, 개혁작업의 포커스는 통일준비에 맞추어졌다. 서독의 연방우편이사회와 동독 체신부는 1990년 5월 2일에 양쪽 독일의 우편업무의 협력을 위한 새로운 단계로 '우편통합 프로젝트조직'을 구성하기로 합의하고 실무그룹을 구성해 회의를 준비했었다. 실무그룹은 우편업무의 핵심적인 서비스인 서신우편, 소포배달, 신문배급 외에 우편은행을 통해 금융서비스 및 연금서비스의 이용조건과 비용 체계를 통합하기 위한 방안을 논의했다. 거기에는 독일 전체를 위한 통일된 우편번호 체계의 도입, 야간항공우편망의 확충, 농촌지역의 우편서비스 확대, 그 외에 동독의 독일우편이 통일 이전에 먼저 서독 연방우편의 안전규정을 수용하는 등과 같은 주제도 포함되었다."

1990년 6월 6일 동독 정부는 전화, 전보, 우편, 금융서비스를 위한 새로운 요금 방식을 도입하기로 결정했다. 그에 따라 1990년에 100,000개, 1991년에 300,000개의 전화선이 개설되게 되었다. 공중전화의 전환을 포함한 이런 조치를 위해 약 650만 DM이 소요될 것이라고 보았다. 우편서비스를 포함한 우편통신 분야의 인프라를 구축하기 위해 1991년에 51억 DM, 1995년까지 391억 DM이 소요될 것으로 예상했다. 이 비용은 서독 연방은행의 융자로 46%를 조달하고 나머지 54%는 요금인상을 통해 조달할 계획이었다. 동독정부는 이런 방식으로 동독 우편통신에 근무하는 130,000명 종사원들과 그와 관련된 분야에 근무하는 100,000명의 일자리를 보장할 수 있을 것이라고보았다. 동독의 우편통신 요금 체계는 1949년 이후 근본적으로 변하지 않았었다. 3 그러나 개혁을 위해 필요한 재원을 조달하기 위해서는 개별적인 우편

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> '우편통합 프로젝트조직' 실무그룹의 회의를 위한 논의점 일람(문서번호 16), 동서독 간의 우편통 신교류의 확대를 위한 공동정부위원회 산하 우편교류 실무그룹의 활동보고(문서번호17), 동서독 간의 우편통신교류의 확대를 위한 공동정부위원회 산하 우편교류 실무그룹의 최종회의 결과(문 서번호18).

<sup>13</sup> 독일우편의 요금 체계의 개혁에 관한 동독 내각위원회의 결정(문서번호 19).

서비스와 전화서비스의 비용을 인상해야만 한다는 것이 동독 정부의 입장이었다. 이를 통해 동독과 서독의 요금 체계를 신속하게 동일하게 만들어야만한다고 하였다. 그 이유는 무엇보다 서독과 서베를린의 기업들이 장벽 붕괴이후 자신들의 입장에서는 턱없이 저렴한 비용을 지불하는 동독 독일우편을통해 우편물을 발송하는 편법적인 행위를하고 있기 때문이었다. 동독과 서독에 동일한 요금 체계가 적용된다면 이런 편법적인 행위는 분명히 사라지게될 것이었다. 문제는 이런 요금을 인상하기로 한 시기가 1990년 7월 1일, 즉화폐통합이 시행되는 시기와 동일했던 점이다. 서독의 기업이 동서독의 요금격차를 악용하는 행위는 그를통해 방지할수 있었지만 동독 주민들에게는단순히 우편과 전화요금이 급격하게 인상된 것일 뿐이었다.

1990년 8월 31일, 동서독 국가 간의 통일이 공식적으로 완성되기 전에 양측의 우편통합이 이루어졌다. 이때부터 10월 3일까지 과도기 동안에 서독에서도 동독의 우표를 사용할 수 있었다. 발터 울브리히트의 초상이 담긴 우표를 사용한 약 50,000여 통의 편지가 발송되었던 것은 이 시기의 흥미 있는에피소드 중의 하나이다.

#### 제2절 교통

동독과 서독 정부의 교통부장관들은 1990년 1월 9일에 열린 회의에서 '동서독 교통망위원회'의 구성에 합의하였다.<sup>14</sup> 이 위원회는 동일한 수의 동독과 서독의 대표로 구성되며, 양측이 교대로 위원장을 맡게 되었다. 이 위원회는 동독과 서독을 연결하는 교통망과 관련된 문제 그리고 그와 관련된 확장조치만 위원회의 틀에서 다루며, 이와 관련한 도로와 철도 주변지역의 기구 또는 기초자치단체를 비롯해서 세관. 국경수비대와 같이 국경통과소와

<sup>4</sup> 동서독 교통망위원회와 관련된 동독 내각위원회의 결정(문서번호 35).

관련된 기구에도 참가했다. 동서독 간의 교통량 폭증에 따라 교통 인프라를 확장하기 위한 조치에는 철도와 도로, 교량 등의 교통망 개선을 위한 단기적인 조치와 함께 중장기적인 교통계획도 포함되었다. 교통망 개선을 위해 필요한 재원을 조달하는 것이 과도기 동독 정부에게 쉬운 과제는 아니었다. 동독 정부는 동유럽 국가의 경제재건을 지원하기 위해 유럽공동체가 도입한 PHARE 프로그램을 적극 활용할 것을 권장했다. 15 1990년 8월에 동독 재무장관이 작성한 '인프라 발전을 위한 예산재원의 조달방안'을 보면 인프라구조를 위해 투자될 금액이 총 27억 9,300만 DM이며, 기타 지출되어야 할 비용이 20억 DM으로 예상되었다. 전체 예산에서 가장 많은 부분이 철도시설과 도로건설을 포함한 교통망과 관련된 것이었다. 16

동독 교통부가 1990년 6월 도로와 관련된 전 분야에서 서독의 연방법을 수용하기로 결정했을 때에도,<sup>17</sup> 가장 우선적으로 고려해야 하는 문제는 역시 비용이었다. 서독의 도로교통법을 수용할 경우, 고속도로의 경우 갓길과 국도의 가드레일, 지방도로의 신호등과 보행자를 위한 보호시설, 도로 건설 등을 위해 소요되는 비용이 총 48억 DM이 될 것으로 예상했었다.<sup>18</sup>

동독에서는 철도가 여객수송과 화물수송을 위한 중요한 교통수단이었다. 철도가 많이 이용되었음에도 불구하고 철도노선을 위한 투자는 많이 이루어지지 않았다. 동독은 유럽에서 가장 높은 수준의 철도연결망을 갖고 있었다. 동독 철도는 국내 화물수송의 4분의 3을 담당했었다. 그러나 열악한

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> 유럽공동체의 지원금 사용에 대한 동독 정부위원회의 결정-동독의 인프라구축프로젝트 프로그램(문서번호 38).

<sup>16 1990</sup>년도 하반기 인프라구조 조치를 위한 지원금 조달방안에 대한 동독 내각위원회의 결정(문서 번호 39), 1990년 하반기 인프라구축 조치를 위한 지원금 조달방안 수정에 대한 동독 내각위원회 의 결정-기초지방단체를 위한 재원 제공(문서번호 40), PHARE 프로그램의 지원금 사용에 대한 유럽공동체, 유럽위원회와 동독 정부 간의 기본틀에 관한 합의를 위한 동독 내각위원회의 결정 (문서번호 41).

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> 교통통합을 위한 지원 실무그룹의 회의기록 발췌(문서번호 82).

<sup>18</sup> 서독의 도로교통법을 수용할 경우 동독의 도로와 고속도로 확장을 위해 필요한 비용견적(문서번호 84).

도로사정, 차량부족 및 저렴한 요금 때문에 철도가 항상 만원이었고 주민들의 불만도 높았다. 그럼에도 불구하고 철도노선의 킬로미터당 이용률을 보면 동독의 철도는 국제적으로도 가장 높은 이용률을 보였었다. 국영회사인 독일제국철도에 고용되어 있는 직원은 총 255,000명이었다. 이 회사는 차량을 공장에서 자체제작하고, 부품도 자체조달하며, 철도노선의 건설도 자체적으로 추진하는 콤비나트였다. 동베를린 지하철과 갈탄광산콤비나트의 공장철도도 제국철도의 사업장에서 제작되었다.<sup>19</sup>

동독의 독일제국철도의 생산성은 서독의 독일연방철도와 비교해서 약 30%에서 40% 정도 되었다. 동독 철도의 경쟁력이 그만큼 떨어지기 때문에 개선에 필요한 비용이 적지 않을 것이라는 점은 누구나 예상할 수 있었다. 1990년 1월 초, 동독의 독일제국철도 청장이 참가한 서독의 독일연방철도 이사회의 연례회의에서 논의된 바에 따르면 동독 철도의 개혁을 위해 총 1,000억 DM이 소요될 것으로 보이며, 800억 DM은 인프라 정비와 보수 구축에, 200억 DM은 새로운 차량 구입에 소요될 것이며, 동독의 독일제국철도를 서독의 독일연방철도의 기술 수준에 이르게 하기 위해서는 약 10년이 소요될 것이라고 보고되었다.<sup>20</sup>

국영기업인 동독의 독일제국철도의 구조개혁과 함께 철도교통망의 개혁도 추진되어야만 했다. 동독과 서독을 연결하는 철도망의 개선과 확충이 시급한 문제였다. 더욱이 장벽 붕괴 직후 1989년 11월부터 1990년 1월 사이에 동독과 서독 간의 철도를 이용한 승객의 수는 전년도 같은 기간에 비해 600%나 증가했다.<sup>21</sup> 급증하는 열차여객을 원활하게 운송하기 위해 동서

<sup>19 &#</sup>x27;또 하나의 독일 철도'-동독의 독일제국철도를 통합된 독일의 시장경제적 조건에 맞추어 구조조 정하는 것에 대한 서독 독일연방철도신문 보도(문서번호 57).

<sup>20 &#</sup>x27;철도통일의 단계'-란슈타인시에서 개최된 독일철도 이사회 연례회의에 대한 연방철도신문의 보도 (문서번호 55).

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> '동서독 간의 철도여행'-베를린 국제관광박람회에서 동서독 철도의 협력을 소개하는 서독철도신 문의 보도(문서번호 56).

독 정부는 베를린 장벽 붕괴 직후 공동으로 열차운행 계획을 세우기로 합의하고, 이를 즉각적인 조치를 통해 1989년 11월 16일부터 시행하고, 장거리 교통에 28노선, 접경지역 교통에 20개의 노선, 주말에 일시적으로 기차를 추가로 투입하여 증가한 교통량에 대처하기로 했다. 22 1989년 12월 19일에 드레스 덴에서 열린 회의에서 동독의 한스 모드로우 수상과 서독의 헬무트 콜 총리가 베를린-하노버 간의 고속전철 건설에 대해 합의하였다. 23 이 노선의 개선은 이미 언급한 것처럼 분단기에도 오랫 동안 동서독이 논의해 온 문제였다.

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> 국경의 개방 이후 동독과 서독의 철도교통에 대한 신문보도(문서번호 53).

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> 베를린 오비스펠데 철도노선 건설에 관한 서독과의 협상을 지속하는 것에 대한 동독 내각위원회의 결정(문서번호 54).



# 우편통신의 통합

1990년 10월 4일 동서독 전화통신의 통합을 기념하는 자리에서 연방우편 통신의 사장은 '텔레콤 2000'이라 불리는 우편통신 발전계획을 수립했다고 발표했다. 그는 이 자리에서 앞으로 7년 이내에 동독지역의 통신의 질은 서독과 동일한 수준에 도달할 것이며, 이를 위해 550억 DM이 투자될 것이라고 밝혔다. '24' 그러나 통일 이후 가장 우선적으로 착수된 작업은 우편번호 체계와 전화번호 체계를 수정하는 것이었다. 통일로 인해 800개의 동일한 우편번호가 생겼기 때문에 그것을 우선적으로 해결해야만 했다. 우편배달에서 발생할 수 있는 문제를 방지하기 위해 독일 전역에 새로운 우편번호 체계가 도입되기 전까지 외국에서 독일로 보내는 우편에 구동독은 O-D, 구서독은 W-D를 표시하는 방안을 강구했다. '25' 새로이 도입된 우편번호 체계는 기존의 지명목록을 근거로 만들어졌기 때문에 지명은 변하지 않았고, 행정구역 개편에서도 대부분의 지명은 그대로 유지되었다.

동독의 우편업무 조직구조가 서독과 비교해 훨씬 비용이 많이 드는 구조 였기 때문에 개혁이 불가피했다. 통일 직후인 1991년에 서독지역에는 17,018개

<sup>24</sup> 연방우편통신공사 사장의 동서독 전화통신 통합기념 연설(문서번호 21).

<sup>25</sup> 우편통신에 관한 연방의회의 질의에 대한 연방정부의 답변(문서번호 23).

<sup>26</sup> 전독일 우편번호 체계의 실시에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변(문서번호 31).

의 우체국이 있는 데 반해, 구동독지역은 면적이 서독지역보다 30% 정도 밖에 되지 않음에도 불구하고 11,687개의 우체국이 있었다. 그렇기 때문에 통일이후 신연방지역에서 많은 수의 우체국이 폐쇄되었다.<sup>27</sup> 우체국의 폐쇄는 당연히 인력 감축을 동반할 수밖에 없다. 서독의 연방체신부장관이 1990년 9월에 동독 독일우편의 직원들을 전원 인수할 것이라고 한 약속은 어차피 지켜질 수 없는 것이었다. 실제로 1991년에 신연방주의 주정부들은 연방우편이신연방지역에서 대량해고 계획을 세우고 있다고 비난했다.<sup>28</sup>

인력감축은 독일통일 이후 구동독지역의 모든 분야에서 발생한 문제였다고 해도 과언이 아니다. 이 문제는 동독 사회주의 경제 체제하에서 과잉고용되었던 데 반해, 통일과 함께 효율성을 추구하는 자본주의 시장경제 체제가도입되면서 발생한 것이다. 더욱이 우편통신 분야에서는 1990년대 서독지역에서도 구조조정이 진행되면서 인력감축이 이루어지고 있었다. 우편과 전화통신 분야를 분리해서 민영화한다는 기본원칙도 이미 세워져 있었다. 그럼에도 불구하고 대량실업으로 인해 통일된 독일이 지불해야만 했던 막대한 사회보장 비용을 감안하면 구동독지역 경제 체제 구조조정 작업이 그렇게 빠르게 진행되었어야만 했나 하는 의문을 던질 수 있다. 이것은 대부분의 신연방주의 주의회에서 논란이 되었다.29

한편 통신시설의 개선을 위한 인프라구축을 위한 대규모 투자가 구동독지역 전역에서 이루어진 것을 볼 수 있다. 이미 언급한 것처럼 통일 직후 연방우편통신 대표가 '텔레콤 2000' 프로그램을 도입해서 빠른 시일 내에 신연방주에도 서독지역과 동일한 수준의 전화통신 인프라를 구축할 것이라고 발표했었다. 실제로 이 작업은 계획에 따라 순조롭게 진행되었다. 1993년 튜링

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> 독일연방우편의 현황에 대한 작센안할트 주정부의 답변(문서번호 27).

<sup>28</sup> 동독 독일우편 직원의 독일연방우편으로 인계에 관한 제안(문서번호 25).

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> 동독 독일우편 직원의 독일연방우편으로 인계에 관한 작센안할트 주의회의 제안 설명(문서번호 26).

겐 주의회에서 이 지역의 전화통신 인프라에 관해 보고하는 자리에서 튜링 겐 주정부의 경제부장관은 '텔레콤 2000' 프로그램에 따라 1997년까지 서독 지역의 연방주들과 동일한 수준으로 확장될 것이라고 공언했다. 1993년까지 총 510,000개의 전화선이 설치되었고, 공중전화의 수는 1990년 이후 거의 두배로 증가해서, 현재 6,000개라고 보고했다. 독일 전역의 지역번호 체계를 통일하는 것과 관련하여 튜링겐지역에서는 1993년 현재 92.5%가 새로운 지역번호로 전환되었고, 1993년 12월에는 새로운 지역번호 체계로 전환이 완료될 것이라고 했다. 전화통신 인프라구축 작업이 전 지역에서 진행되고 있기 때문에 어느 지역에서 특별히 문제가 있다고 할 수 없다고 하였다.

<sup>30</sup> 전화통신망의 확장과 관련된 질의에 대한 튜링겐주 경제부의 답변(문서번호 33).



## 교통 체계의 통합

독일은 통일과 동유럽의 국경개방으로 인해 유럽의 동서와 남북 양 방향을 있는 경제흐름과 교통의 요충지가 되었다. 그만큼 교통량이 급증했다. 전반적으로 열악한 상태였던 신연방주의 도로교통망은 완전히 새롭게 보수되어야만 했다. 그러나 당시 독일에서 일반적으로 적용되던 도로건설계획법은 20년까지 걸리는 장기적인 대규모 사업을 기획하고 그것을 신속하게 실행에 옮겨야만 할 필요성이 있을 때 적절하게 적용할 수 있는 것은 아니었다. 1991년 6월에 '신연방주와 베를린 도로건설계획촉진법(도로계획촉진법)'을 도입해서, 신연방주의 도로건설을 위한 계획기간을 단축하고, 가능한 한 신속한 시일 내에 도로상황을 개선하기 위한 법적 근거를 마련했다.<sup>31</sup>

연방정부의 입장에서는 이 법을 통해 신속한 시일 내에 독일 전역에 동등한 삶의 질을 만들어야 한다는 헌법이 정한 의무를 실천에 옮길 수 있는 법적인 근거를 마련하게 되었다. 이 법은 신연방지역과 베를린에 있는 모든 연방도로(철도, 도로, 수로)에 적용되었다. 나아가 공항과 전철, 지하철 등 철로를이용하는 모든 대중교통수단에도 적용되었다. 이 법은 특히 연방교통부장관에게 모든 연방도로의 노선을 결정하는 권한을 부여하였다. 그 결과 도로의

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> 독일통일 총서 4권, 신연방주와 베를린 도로건설계획촉진법(도로계획촉진법)(문서번호 33).

노선을 결정하기 위한 사전조사작업이 훨씬 가속화될 수 있었다. 이 법을 통해 형식적인 공간질서 검토 절차가 생략되고 계획확정 절차가 가속화되었다. 그것은 계획을 공고하고 그에 대한 각 부서의 입장을 표명할 수 있는 기간을 도입하거나 또는 그 기간을 단축하는 것을 통해서 계획확정 결정 대신에 건축조치의 근거로서 특별한 전제조건하에서 계획을 허가함으로써 그리고 행정법원의 절차를 한 단계로 단축함으로써 가능하게 되었다. 이러한 법률적 근거 위에서 독일통일 교통프로젝트가 진행될 수 있었다.

## 제1절 독일통일 교통프로젝트

'독일통일 교통프로젝트'는 독일통일 과정에서 진행된 대규모 투자사업 중의 하나였다. 32 총 17개의 교통프로젝트로 이루어진 이 사업은 1,500km의 철도노선을 확장 건설하는 9개의 철도프로젝트, 1,200km 고속도로를 확장 건설하는 7개의 고속도로프로젝트와 200km 수로 확장 건설을 위한 1개의 수로프로젝트로 이루어졌다. 통일된 독일의 연방정부에서 교통부장관직을 맡았던 동독 측 통일조약 협상 대표였던 균터 크라우제는 이 사업을 위해 1991년에 450억 DM을 지출할 계획이며, 건설계획과 절차도 보통 독일에서 10년에서 15년씩 걸리는 공공건설사업과 달리 신속하게 진행해서 전체 기간을 2년에서 5년으로 단축할 것이라고 공언했다. 33 그는 1991년 6월 인터뷰를 통해 '독일통일 교통프로젝트'를 통해 신연방지역의 철도 확장과 함께 동부와 서부독일 간의 철도연결망의 공백을 메우고, 신연방지역에서 운행되는 독일제 국철도의 철도노선을 신속하게 정비할 것이라고 발표했다. 34 2017년 연방정부

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> 독일통일 총서 4권, 통일독일 교통프로젝트(문서번호 29) 참조.

<sup>33 &#</sup>x27;교통프로젝트로서의 통일'-통일된 독일의 철도노선 확장을 위한 연방정부의 계획에 대한 독일연 방철도신문 보도(문서번호 58).

<sup>34</sup> 철도교통에 관한 연방교통부장관의 인터뷰(문서번호 62).

교통부의 발표에 따르면 이 프로젝트에 총 400억 유로가 투입되었다. 1991년에서 2014년 사이에 철도프로젝트에 207억 유로가 투입되었고, 도로건설프로젝트에 173억 유로, 수로프로젝트에 20억 유로가 투입되었다.<sup>35</sup>

### 그림 2-2〉 독일통일 교통프로젝트



출처: Bundesministerium fuer Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehrsporojekte Deutsche Einheit. Projekte fuer 40 Miliarden.

독일통일 교통프로젝트의 비용을 연방정부가 모두 부담한 것은 아니다. 연방정부와 연방주, 기초자치단체를 포함한 건설공사 발주기관이 삼등분해

 $<sup>^{35} \</sup>quad http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/deutscheeinheit\_rueckblick\_bilanz.html$ 

서 비용을 부담했다. 통일 직후 지방자치단체들의 열악한 재정조건으로 인해 교통프로젝트가 원래 의도했던 것만큼 신속하게 진행되지는 못했다.

## 제2절 신연방주의 교통정책

독일의 교통정책은 연방정부와 주정부, 기초자치단체가 모두 관여하는 부분이다. 도로의 성격에 따라 관할기관이 달라진다. 이러한 교통행정 구조 는 독일통일 이후 신연방주에도 동일하게 구축되었다. 그 결과 1990년부터 신연방주들이 지방도로를 개선하고 공공 대중교통망을 현대화하는 작업을 시작해야만 했다. 그러나 도로와 교통망의 보수와 근대화는 일정한 시간과 많은 투자금을 필요로 하며 그것은 당시 지방자치단체 교통재정법(GVFG) 으로 감당할 수 있는 것보다 훨씬 많은 액수였다. 이를 위해 연방정부는 제 한된 기간 동안에 연방재원을 동원하여 도로개선 사업을 추진하였고, 그것 은 독일 전역에 동등한 삶의 질을 보장할 수 있는 조건을 창출한다는 헌법 의 의무를 실행하는 것이었다. 이 틀에서 연방정부가 제공할 수 있는 10억 마르크의 재정보조금을 전액 신연방주에 제공하기 위해서는 지방자치단체 교통재정법의 개정이 필요하였다. 동시에 서독의 연방주들이 이 재원이 신연 방주들에게 제공되는 것에 합의해 주어야만 했다. 연방정부의 입장에서는 이 러한 지원을 위해 더 많은 비용이 소요되는 것이 아니었다. 서독 연방주들에 게 2년 동안 지방자치단체 교통재정법(GVFG)의 틀 내에서 연방으로부터 제 공되는 재정지원금의 규모를 10억 마르크 줄여서 충당한 것이다.36 일반적으 로 교통 인프라 개선과 확장 건설을 위해 진행되는 건설정책이 무리한 투자 정책이 될 수 있는 위험은 항상 잠재적으로 존재한다. 독일통일 이후 신연방 주에서도 이런 문제를 관찰할 수 있었다.

<sup>36</sup> 독일통일총서 4권, 지자체 교통재원조달법에 대한 개정 법률(문서번호 39).

'독일통일 교통프로젝트'는 원래 연방정부가 주체가 되어 추진한 사업이었다. 막대한 재원이 투자되는 대규모 사업으로 신연방주의 입장에서는 가능한 한 많은 노선이 이 프로젝트에 포함될수록 지역 내의 교통 인프라를 신속하게 개선할 수 있었다. 그 결과 통일 이후 구동독에 구성된 5개의 신연방주 주의회에서는 이 문제가 자주 논의되었다.<sup>37</sup> 특히 분단으로 인해 단절된 철도노선을 가능한 한 빠른 시일 내에 복원해야만 한다는 요구가 많이 제기되었다.<sup>38</sup>

한편, 교통정책이 무책임한 투자정책으로 변질되는 것에 대한 우려의 소리도 있었다. 그것은 충분히 근거가 있는 우려였다. 39 작센안할트주의 막데부르크시에 설치된 수상교차로 트록다리 건설사업이 바로 그런 사례이다. 이수상교차로를 위해 연방정부는 독일통일 교통프로젝트의 틀에서 5억 유로를 투자했다. 이 수상교차로가 건설되면 연간 18.3억 톤의 화물을 운송할수 있을 것이라고 예상했지만 2009년에도 실제로 운반된 화물량은 2.7억 톤으로 연방교통부가 예상했던 것의 7분의 1 수준이었다. 이 사례를 통해 볼수 있는 것처럼 신연방지역의 경제활성화를 위해 이 지역을 지원해야 한다는 강박관념에 사로잡혀서 무조건 투자하는 것은 장기적인 해결책이 아닐 뿐만아니라 오히려 경제적, 친환경적, 사회적 문제를 야기할 뿐이라는 비판이 없었던 것은 아니다. 40 그러나 교통정책의 틀에서 대규모 건설사업을 진행해서 경

<sup>37</sup> 연방교통계획에서 작센주 교통망 향상을 위한 주의회 제안(문서번호 43), '독일통일 교통프로젝트'의 철도노선확장공사 착수와 관련된 작센안할트 주의회의 제안에 대한 주정부 경제부의 답변(문서번호 59), 연방교통계획에 철도노선을 포함시키기는 것에 관한 메클렌부르크-포어폼메른 주의회의 제안(문서번호 60), 연방교통계획에 철도노선을 포함시키기는 것에 관한 메클렌부르크-포어폼메른 주의회의 제안에 대한 토론(문서번호 61).

<sup>38</sup> 하르츠 북부의 단절된 철도노선 연결을 위한 작센안할트 주의회의 제안(문서번호 78), 하르츠 북부지역에서 단절된 철도노선을 연결하는 것에 대한 작센안할트 주의회의 결정(문서번호 79), 데데 레벤-엑스하임 구간 철도의 동서 단절구간을 연결하는 것에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부 경제부의 답변(문서번호 67).

<sup>39</sup> 교통정책에 관한 작센안할트 주의회의 회의(문서번호 50).

<sup>40</sup> 독일통일 총서 4권, 신연방지역의 수로를 이용한 화물운송(문서번호 31).

기를 부양하고, 주민들에게 일자리를 제공할 수 있다는 단기적인 시각을 갖고 정책을 결정하는 과정에서 독일의 화물운송에서 수로가 차지하는 비율이 아주 낮고, 그나마 수상화물 운송량의 80%는 라인강을 통해 이루어지고 있다는 점은 고려의 대상이 아니었다. 그 결과 막데부르크시는 막대한 재원을 쏟아부어서, 강의 자연경관을 해치는 아무런 쓸모없는 흉물스런 콘크리트 건축물을 하나 더 얻었을 뿐이다.

그러나 신연방주 주정부와 기초지방자치단체들이 자체적으로 추진한 교통정책이 가시적 성과를 보이기 위한 무리한 투자를 위주로 이루어진 것은 아니었다. 오히려 튜링겐주의 사례에서 볼 수 있는 것처럼, 주정부가 이미 오래 전에 제정되어 낙후한 연방국도법을 그대로 이해하지 않고, 튜링겐주 차원에서 별도의 법을 제정해서 도로건설사업을 진행한 것처럼 합리적인 정책을 추구하는 것이 일반적이었다.<sup>41</sup>

동독지역에는 대중교통망이 비교적 잘 짜여져 있는 편이었다. 그러나 통일 이후 1990년에서 1992년 사이 신연방지역의 대중교통 이용 승객 수는 크게 감소했다. 작센주의 경우 40% 감소했다고 보고되었다. <sup>42</sup> 신연방주의 주의회에서는 가능한 한 대중교통수단을 확대하고 개인승용차의 이용률을 억제할 수 있는 교통정책을 추구해야 한다는 의견이 많이 제기되었다. <sup>43</sup> 특히 농촌지역의 기본적인 이동성을 보장할 수 있는 교통망을 확보할 필요성이 강조되었다.

이러한 논의를 대할 때, 우리는 신연방주의 주의회에 진출한 새로운 정치 인들의 다수가 동독 체제하에서 환경시민운동에 참여한 경력을 갖고 있다 는 것을 기억해야만 한다. 통일 이후 신연방주에서 환경문제는 모든 정책에

<sup>4</sup> 도로, 철도의 확장과 관련된 질의에 대한 튜링겐 주정부의 답변(문서번호 42).

<sup>42</sup> 작센주의 대중교통수단 현황에 관한 질의에 대한 주정부의 답변(문서번호 49).

<sup>43</sup> 브란덴부르크주 교통정책을 위한 주정부의 기본지침(문서번호 47), 연방교통계획에서 작센주 교 통망 향상을 위한 주의회 제안(문서번호 43), 도로, 철도의 확장과 관련된 질의에 대한 튜링겐 주 정부의 답변(문서번호 42).

서 중요한 사안으로 다루어진 것과 환경운동에 참여했던 활동가들이 대거 정치에 참여하게 된 것과는 무관하지 않기 때문이다. 통일 이후 신연방주 교 통정책을 분석하다 보면 새로운 정치엘리트들의 환경의식과 일반 주민들의 소비욕구 그리고 다른 한편으로 환경의식과 교통산업의 경제성 평가 간에 큰 간격이 있는 것을 볼 수 있다.

동독 체제하에서 승용차를 구입하기 위해 몇 년을 기다려야만 했던 일반 주민들이 가장 많이 구입한 소비재 중의 하나가 승용차였다. 개인 승용차를 타고 여행을 하는 것이 그들이 꿈꾸던 새로운 사회였다고 해도 과언이아니다. 화폐통합과 통일 이후 신연방주의 주민들에게는 자동차를 구입하는 것이 변혁의 경험적인 증거와 같은 것이었다. 주민들의 개인 승용차 이용 선호는 신연방지역에서 대중교통의 이용률 감소에 크게 기여했다. 물론 대중교통 요금의 대폭적인 인상도 이러한 변화에 일정하게 기여했다. 작센주의 경우 1990년에서 1993년 사이에 지방전철 요금은 1킬로미터당 약 300% 인상되었고, 시내교통 요금은 약 800% 인상되었다. 44

신연방지역에서 승용차의 이용률이 높아지게 된 또 하나의 이유는 이 지역에서 근거리 교통망의 중요한 역할을 담당하던 철도노선의 폐지 때문이다. 구동독지역에는 촘촘하게 짜여진 근거리 철도망이 존재했다. 철도노선 경제성의 측면에서 보면 유지·운영되기 어려운 노선이 많이 존재했다. 경제성을 개선하기 위해서는 철도노선과 철도역의 폐지가 불가피하다고 보는 의견이 지배적이었다. '5' 그것은 근거리교통망에서 철도의 비중을 줄이는 결과를 초래할 뿐만 아니라, 동시에 철도인력의 대폭적인 감축을 의미했다.

<sup>44</sup> 작센주의 대중교통수단 현황에 관한 질의에 대한 주정부의 답변(문서번호 49).

<sup>45</sup> 철도노선 철거에 관한 질의에 대한 작센 주정부 경제부의 답변(문서번호 63), 독일제국철도의 병 설철도노선 유지에 관한 질의에 대한 튜링겐 경제부장관의 답변(문서번호 69).

## 제3절 독일제국철도와 독일연방철도-독일철도의 이원적 구조

통일과 함께 독일제국철도는 연방정부의 재산으로 귀속되었다. 그러나 독일제국철도는 서독의 독일연방철도와 바로 병합되지 않고 1994년까지 두 개의 기관으로 병존했다. 이 두 철도의 구조가 너무 상이하기 때문에 성급하게 통합하는 것이 의미가 없다고 연방교통부장관 균터 크라우제가 1991년 6월에 설명했다. 46 독일제국철도는 1994년 1월 1일자 철도개혁을 통해 민영화되어서 독일연방철도와 함께 독일철도주식회사로 전환될 때까지 독자적으로 운영되었다. 최종적인 해결책이 찾아질 때까지 과도기를 두고, 기존의 제도를유지하는 이런 방식은 독일통일 과정에서 볼 수 있는 문제해결 방식이었다. 통일과 체제전환이 이루어진다고 해서 모든 제도와 장치를 동시에 교체해야만 할 의무나 필요성이 있는 것은 아니다.

독립적으로 운영되던 독일제국철도는 경제성을 높이기 위해 이미 화폐통합 이후부터 다양한 구조조정작업을 통한 인력감축을 실행했다. 240,000명이었던 독일제국철도의 인력을 1995년까지 60,000명으로 감축하겠다는 발표가 나자 신연방주의 철도노동자들은 1990년 11월에 파업을 통해 강한 불만을 드러냈다. 대량해고 외의 또 다른 불만의 원인은 서독지역의 독일연방철도소속 노동자들보다 적은 임금을 받기 때문이었다. 통일 직후 발생한 이 파업으로 인해 신연방주에서 대부분의 여객수송과 화물수송이 중단되었을 뿐만 아니라 서독지역과 동유럽을 연결하는 철도노선도 제대로 운행되지 못했었다. 파업은 1990년 11월 29일에 노동조합과 독일제국철도 간의 타협을 통해 종료되었다. 그 결과 독일제국철도는 1991년 중반까지 더 이상 인력을 감축하지 않고, 1991년 7월 1일부터 독일연방철도 임금의 60%를 지불하기로 했다. 그러나 독일제국철도의 인력은 1990년 중반 253,000명에서 1993년 12월

<sup>46</sup> 철도교통에 관한 연방교통부장관의 인터뷰(문서번호 62).

138,000명으로 감축되었다. 다시 말해 구동독지역 철도근무자의 45%가 일 자리를 상실했다. 동일한 시기에 독일연방철도는 숙련인력을 찾지 못해서 어려움을 겪고 있었다. 연방철도는 제국철도에서 해고되는 직원을 기간제로 채용해서 모자라는 숙련인력을 충원했다. 1991년 8월 현재 2,000명의 제국철도 직원이 연방철도에서 근무하고 있다고 보도되었다.<sup>47</sup>

독일연방철도와 독일제국철도는 이사회를 통해 1991년 8월 15일에 베를린에서 독일통일 철도건설기획사를 설립하기로 합의했다. 48 1994년 1월 1일 철도개혁이 실행되면서 이 두 기관은 민간회사와 동일한 경영원칙에 따라 운영되는 독일철도주식회사로 병합되었다. 이 회사의 주식은 연방정부가 전부 보유하고 있다.

<sup>47</sup> 독일연방철도에 근무하는 독일제국철도 직원의 고용에 관한 연방철도신문의 보도(문서번호 64).

<sup>48</sup> 독일통일 철도건설기획사의 설립에 관한 연방철도신문의 보도(문서번호 65).

독일통일 총서 20

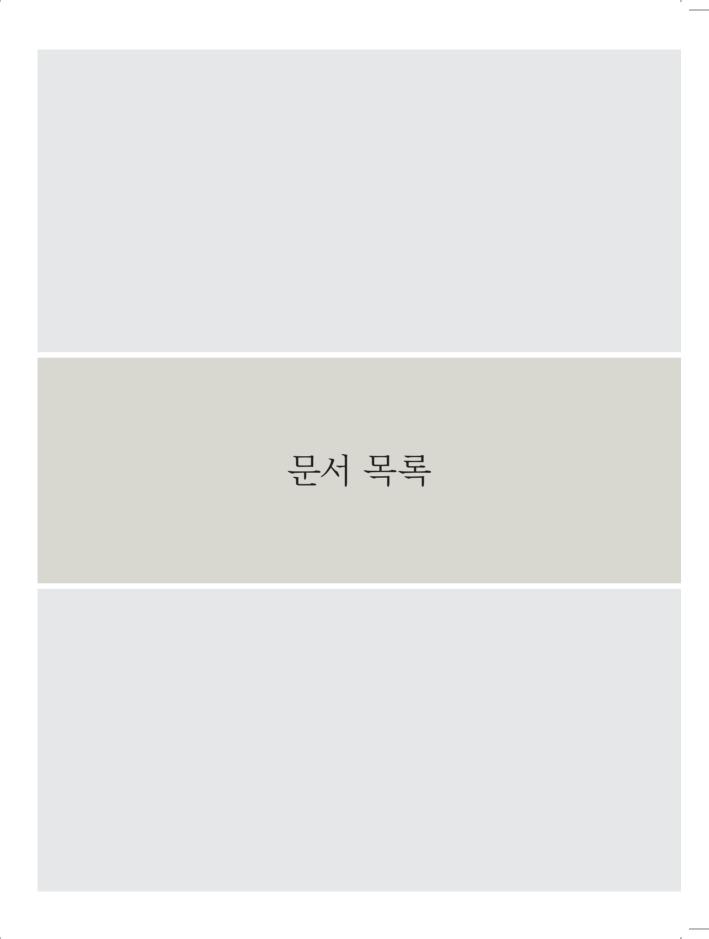
교통·통신 분야 관련 정책문서



# 교통·통신 분야 관련 정책문서

독일 베를린 자유대 한국학과 통일연구팀





| HA<br>H | 쌤  | 台灣            | 담당자/기관                           | 출처   |
|---------|--|---------------|----------------------------------|--|
| -       | 승전연합국협정의 틀에서 연합군사령부를<br>통해 서베를린 정부에 동독과 여행 및 방문자<br>교류에 관해 협상할 권리 위임     | 1971년 9월 3일   | 연합군사령관, 서베를린 시장                  | EA 1971, S. D. 461 f.; Beilage zum Bundesanzeiger, Nr. 174, 15.09.1972, S. 35; zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967–1986 (=Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 245–247.   |
| 7       | 동서독 간의 우편통신 협상 회의록   | 1971년 9월 30일  | 서독 연방체신부, 동독 체신부                 | Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 142, 02.10.1971, S. 1522 f., zitiert aus: Enlers, Rolf (Hrsg.). Verträge Bundesrepublik Deutschland-DDR, Berlin u. New York 1973, S. 52–55.  |
| М       | 여행자와 방문자교류에 관한 서베를린 정부<br>와 동독 정부 간의 합의(회의록각서, 동독<br>측의 보고, 설명, 보도자료 포함) | 1971년 12월 20일 | 1971년 12월 20일 서베를린 시정부, 동독 외무부차관 | Beilage zum Bundesanzeiger, Nr. 174, 15.09.1972, S. 27–29; Dokumente zur Außenpolitik der DDR, 1971, Band XIX, 2. Halbband, S. 958; Bulletin, Nr. 63, 23.06.1982, S. 118; zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967–1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 247–254. |
| 4       | 동독과 서베를린 간의 방문 및 여행 관련<br>사무소 설치에 대한 합의 회의 녹취보고                          | 1971년 12월 20일 | 1971년 12월 20일 서베를린 정부, 동독 정부     | Beilage zum Bundesanzeiger, Nr. 174, 15.09.1972, S. 30, zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967–1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 254–256.   |

| 문서 | 제목   | <b>哈克</b>     | 담당자/기관                                  | ~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~  |
|----|--|---------------|---|---|
| 2  | 동서독 간의 교통협정(회의록각서, 서신교환<br>및 동독에 관한 정보 포함)     | 1972년 5월 12일  | 에곤 바 연방수상청장, 동독 외무부<br>서독문제 담당 차관 미하엘 콜 | Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 69, 13,05,1972, S. 982 ff. (in Kraft getreten am 17,10,1972), zitiert aus: Ehlers, Rolf (Hrsg.), Verträge Bundesrepublik Deutschland-DDR, Berlin u. New York 1973, S. 84-100. |
| 9  | 서베를린과 동독 간의 통과소—서베를린 시정<br>부와 동독 정부 간의 서신교환    | 1972년 9월 1일   | 서베를린 시정부, 동독 외무부차관                      | Beilage zum Bundesanzeiger, Nr. 174, 15.09.1972, S. 31, zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967–1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 256–258.                              |
| 7  | 동서독 간의 기본합의서(기본합의서, 추가합의,<br>회의록각서, 교환된 서신 포함) | 1972년 12월 21일 | 동독 외무부, 서독 연방정부 수상청                     | Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 155, 08.11.1972, S. 1841 ff., zitiert aus: Ehlers, Rolf (Hrsg.), Verträge Bundesrepublik Deutschland-DDR, Berlin u. New York 1973, S. 101-128.                                |
| ∞  | 우편통신 분야 비용정산에 관한 행정협약<br>발표                    | 1982년 8월 8일   | 동독 체신부, 서독 연방체신부                        | Bundesgesetzblatt, Teil I, 1982, Nr. 28, 16.07,1982, S. 685–687   |
| 0  | 서베를린과의 전철에 관한 합의                               | 1983년 12월 30일 | 서베를린 시정부, 동독 제국철도<br>베를린청장              | Presseerklärung des Presse- und Informationsamtes des Landes Berlin vom 29.12.1983; zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967–1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 601–607.  |

| 문서 | 제목   | <u> </u>      | 담당자/기관                           | 출처  |
|----|--|---------------|----------------------------------|---|
| 10 | 동독 영토를 통과하는 서베를린과 서독 간의<br>새로운 전화선 연결에 관한 합의 | 1985년 3월 15일  | 서독 연방체신부, 동독 체신부                 | Bulletin des Presse– und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 31, 20.03.1985, S. 253 ff.; Bulletin des Presse– und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 253, 20.03.1985 S. 256 f.; zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin–Frage 1967–1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 593–600. |
| =  | 접경지역의 우편 및 전화통신망 요금 현황에<br>관한 서독 연방체신부의 보고   | 1988년 12월 9일  | 연방체신부장관 슈바츠~쉴링                   | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache<br>11/3704   |
| 12 | 접경지역의 우편통신에 대한 연방의회 내독문<br>제 상임위원회의 결정       | 1989년 12월 14일 | 1989년 12월 14일 서독 연방의회 내독문제 상임위원회 | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache<br>11/6109   |
| 13 | 동서독 공동정부위원회에 우편교류 실무그룹<br>구성에 관한 논의 보고       | 1990년 1월 29일  | 동독 내각위원회, 연방우편, 동독<br>독일우편       | Bundesarchiv, DM 3/19087  |
| 41 | 동서독 체신장관의 공동성명                               | 1990년 3월 13일  | 동독 체신부, 서독 연방체신부                 | Privatarchiv Hans-Jürgen Niehof. Zitiert aus: http://www.deutsche-einheit-1990.de/wp-content/uploads/Erklaerung_Wolf-Schwarz-Schilling_Treffen_13-03-1990.pdf(abgerufen 20.11,2016)   |
| 15 | 동독 독일우편의 관리감독국 및 특수재산에<br>관한 동독 내각위원회의 결정    | 1990년 3월 15일  | 동독 내각위원회, 동독 채신부, 경제<br>위원회      | Bundesarchiv, DC 20-1/3/2936, 18. Sitzung des Ministerrates vom 15.03.1990  |



|                     | 제목   | 計學           | 담당자/기관                         | 출처  |
|---------------------|--|--------------|--------------------------------|---|
| 얆<br>뗞<br>성         | 우편통신에 관한 연방의회의 질의에 대한<br>연방정부의 답변                | 1990년 11월 9일 | 연방의희, 연방정부                     | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache<br>11/8427, S. 37–48 |
| 전<br>장<br>전         | 전화통신에 관한 질문에 대한 작센안할트<br>주정부의 답변                 | 1991년 6월 4일  | 작센안할트 주정부                      | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/501                                       |
| S<br>R<br>등         | 동독 독일우편 직원의 독일 연방우편으로<br>인계에 관한 제안               | 1991년 8월 29일 | 작센안할트 주의회 민사당                  | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/729                                       |
| 등<br>교              | 동독 독일우편 직원의 독일 연방우편으로<br>인계에 관한 작센안할트 주의회의 제안 설명 | 1991년 9월 12일 | 작센안할트 주의회                      | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Plenarprotokoll 1/21, S. 1529–1532                     |
| 매상                  | 독일 연방수편의 현황에 대한 작센안할트<br>주정부의 답변                 | 1992년 3월 5일  | 작센안할트 경제부장관,<br>독일 연방우편        | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/1287                                      |
| 전                   | 전화통신에 관한 브란덴부르크 주의회의 논의                          | 1992년 3월 11일 | 브란덴부르크 주의회                     | Landtagsdokumentation Brandenburg,<br>Plenarprotokoll 1/40, S. 2932–2940                        |
| ※ 교                 | 계약해지된 소련군 군용주파수의 이용에 관한<br>질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변  | 1992년 5월 29일 | 작센안할트 주의회, 주정부                 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/1523                                      |
| 市                   | 콤 의무서비스규정  | 1992년 9월 16일 | 독일 연방우편통신, 연방정부<br>체신부         | Bundesgesetzblatt, Teil I, Nr. 43, 25.09.1992,<br>S. 1614–1615                                  |
| 전 <u>독일</u><br>대한 작 | 전독일 우편번호 체계의 실시에 관한 질의에<br>대한 작센안할트 주정부의 답변      | 1993년 1월 12일 | 작센안할트 주정부, 주의회                 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/2201                                      |
| 전<br>전<br>전<br>전    | 전화기 공급에 관한 질의에 대한 작센안할트<br>주정부의 답변               | 1993년 2월 11일 | 작센안할트 주정부, 주의회                 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/2314                                      |
| 전<br>에<br>에         | 전화통신망의 확장과 관련된 질의에 대한 튜<br>링겐주 경제부의 답변           | 1993년 3월 8일  | 튜링겐주 경제부장관                     | Landtagsdokumentation Thüringen,<br>Drucksache 1/2051   |
| 동서독                 | 독 교통망위원회의 합의에 관한 신문보도                            | 1990년 2월 1일  | 서독 연방정부 콜 수상, 동독 정부<br>모드로우 수상 | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn, Februar 1990, S. 1                           |
| 동서도<br>회의 결         | 동서독 교통망위원회와 관련된 동독 내각위원<br>회의 결정                 | 1990년 2월 22일 | 동독 내각위원회                       | Bundesarchiv, DC 20-I/3/2920, 15. Sitzung des Ministerrates der DDR, 22.02.1990                 |
|                     |  |              |                                |   |

|  | 제목  | <u> </u>      | 담당자/기관             | <b>落</b> 为   |
|--|---|---------------|--------------------|--|
| 동독 여항<br>신문보다  | 동독 여행사와 서독 여행사 간의 협력에 관한<br>신문보도  | 1990년 3월 1일   | 동독 여행사 대변인         | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn, März 1990, S. 4                       |
| 4차<br>열<br>성<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>전<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>(<br>( | 4차 화물운송규정에 관한 동독 내각위원회의<br>결정   | 1990년 6월 13일  | 동독 내각위원회           | Bundesarchiv, DC 20-1/3/2990   |
| 바바바바   | 유럽공동체의 지원금 사용에 대한 동독 정부<br>위원회의 결정—동독의 인프라구축 프로젝트<br>프로그램                         | 1990년 7월 18일  | 동독 내각위원회, 경제부, 교통부 | Bundesarchiv, DC 20-1/3/3031, 20. Sitzung<br>des Ministerrates der DDR, 25.07.1990       |
| 1990년도<br>지원금 조[<br>결정   | 1990년도 하반기 인프라구조 조치를 위한<br>지원금 조달방안에 대한 동독 내각위원회의<br>결정                           | 1990년 8월 15일  | 동독 내각위원회, 재무부      | Bundesarchiv, DC 20-1/3/3046, 25. Sitzung<br>des Ministerrates der DDR vom 15.08.1990    |
| 1990년<br>교육 사업   | 1990년 하반기 인프라구축 조치를 위한 지원<br>금 조달방안 수정에 대한 동독 내각위원회의<br>결정~기초지방단체를 위한 재원 제공       | 1990년 8월 22일  | 동독 내각위원회           | Bundesarchiv, DC 20-1/3/3050, 26. Sitzung<br>des Ministerrates der DDR vom 22.08.1990    |
| PHARE<br>공동체,<br>에 관한  | PHARE 프로그램의 지원금 사용에 대한 유럽<br>공동체, 유럽위원회와 동독 정부 간의 기본틀<br>에 관한 합의를 위한 동독 내각위원회의 결정 | 1990년 9월 26일  | 동독 내각위원회           | Bundesarchiv, DC 20-1/3/3071, 32, Sitzung des Ministerrates am 26.09.1990                |
| 게<br>사<br>사  | 도로, 철도의 확장과 관련된 질의에 대한 튜링<br>겐 주정부의 답변  | 1991년 6월 7일   | 튜링겐 주정부, 주의회       | Landtagsdokumentation Thüringen,<br>Drucksache 1/583                                     |
| 연<br>사<br>등  | 연방교통계획에서 작센주 교통망 향상을 위한<br>주의회 제안   | 1992년 7월 1일   | 작센 주의회, 주정부 경제부    | Landtagsdokumentation Sachsen,<br>Drucksache 1/2010                                      |
| 음  | 메클렌부르크-포어폼메른지역의 관광교통에<br>대한 주의회의 토론   | 1992년 11월 11일 | 메클렌부르크-포어폼메른 주의회   | Landtagsdokumentation Mecklenburg-<br>Vorpommern, Plenarprotokoll 1/63, S. 3444-<br>3456 |
| 작센?<br>대한 :  | 작센주의 대중교통수단 현황에 관한 질의에<br>대한 주정부의 답변  | 1993년 7월 6일   | 작센 주의회, 주정부        | Landtagsdokumentation Sachsen,<br>Drucksache 1/3210                                      |
| 작센(<br>대한 3  | 작센안할트주의 관광산업 발전에 관한 질의에<br>대한 주정부의 답변   | 1993년 11월 3일  | 작센안할트 주정부, 주의회     | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/3142                               |
|  |   |               |                    |  |

| -<br>-<br>-<br>-<br>- |   | <b>哈斯</b>     | 담당자/기관                      | <b>李</b>   |
|-----------------------|---|---------------|-----------------------------|--|
| 47                    | 브란덴부르크주 교통정책을 위한 주정부의<br>기본지침                                   | 1994년 2월 8일   | 브란덴부르크 주정부                  | Landtagsdokumentation Brandenburg,<br>Drucksache 1/2771                            |
| 48                    | 메클렌부르크-포어폼메른지역의 경제적 상황<br>에 대한 주의회의 토론                          | 1994년 4월 30일  | 메클렌부르크-포어폼메른 주의회            | Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Plenarprotokoll 1/101, S. 6051-6069  |
| 49                    | 작센안할트주의 대중교통수단 현황에 관한<br>질의에 대한 주정부의 답변                         | 1996년 10월 16일 | 작센안할트 주정부, 주의회, 교통부         | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 2/2761                         |
| 20                    | 교통정책에 관한 작센안할트 주의회의 회의  | 1997년 2월 17일  | 작센안할트 주의회, 주정부 교통부          | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Plenarprotokoll 2/56, S. 4167-4184        |
| 51                    | 베를린 근거리교통 연표 1980-1989  | 2001년 1월 6일   | 베를린 지하철, 독일제국철도             | http://www.berliner-untergrundbahn.de/cs-80.htm                                    |
| 52                    | 베를린 근거리교통 연표 1990-1999  | 2001년 1월 6일   | 베를린 지하철, 독일제국철도             | http://www.berliner-untergrundbahn.de/cs-90.htm                                    |
| 53                    | 국경의 개방 이후 동독과 서독의 철도교통에<br>대한 신문보도                              | 1989년 12월 1일  | 독일제국철도(동독), 독일연방철도<br>(서독)  | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn, Dezember 1989, S. 1 f.          |
| 54                    | 베를린 오비스펠데 철도노선 건설에 관한<br>서독과의 협상을 지속하는 것에 대한 동독<br>내각위원회의 결정    | 1990년 3월 8일   | 동독 내각위원회                    | Bundesarchiv, DC 20-1/3/2928, 17. Sitzung<br>des Ministerrates der DDR, 08.03.1990 |
| 55                    | '철도통일의 단계'~라슈타인시에서 개최된<br>독일철도 이사회 연례회의에 대한 연방철도<br>신문의 보도      | 1990년 1월 4일   | 서독 독일연방철도 이사회, 동독<br>독일제국철도 | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn, April 1990, S. 1 f.             |
| 56                    | '동서독 간의 철도여행'—베를린 국제관광박람<br>회에서 동서독 철도의 협력을 소개하는 서독<br>철도신문의 보도 | 1990년 4월 1일   | 서독 독일연방철도 이사회               | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn, April 1990, S. 3                |

|           | ı  |   |   |   |  |   |  |  | 1  |
|-----------|--|---|---|---|--|---|--|--|--|
| 출처        | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn, Dezember 1990, S. 8                 | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn, März 1991, S. 1 f. | Landtagsdokumentation Sachsen,<br>Drucksache 1/331                  | Landtagsdokumentation Mecklenburg-<br>Vorpommern, Drucksache 1/402(neu) | Landtagsdokumentation Mecklenburg-<br>Vorpommern, Plenarprotokoll 1/21, S. 910–<br>915 | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn und der Deutschen<br>Reichsbahn, Juni 1991, S. 1 f. | Landtagsdokumentation Sachsen,<br>Drucksache 1/390 | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn und der Deutschen<br>Reichsbahn, August 1991, S. 3 | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn und der Deutschen<br>Reichsbahn, September 1991, S. 1 f. |
| 담당자/기관    | 독일제국철도   | 독일연방철도, 독일제국철도  | 작센안할트 주정부 경제부, 주의회  | 메클렌부르크-포어폼메른 주의회  | 메클렌부르크-포어폼메른 주의회   | 연방교통부   | 작센 주의회, 주정부  | 독일연방철도   | 독일제국철도, 독일연방철도,<br>연방교통부   |
| <b>小小</b> | 1990년 12월 1일   | 1991년 3월 1일   | 1991년 5월 9일   | 1991년 5월 15일  | 1991년 5월 16일   | 1991년 6월 1일   | 1991년 6월 3일  | 1991년 8월 1일  | 1991년 9월 1일  |
| 제목        | '또 하나의 독일 철도'-동독의 독일제국철도<br>를 통합된 독일의 시장경제적 조건에 맞추어<br>구조조정하는 것에 대한 서독 독일연방철도<br>신문 보도 | '교통프로젝트로서의 통일'-통일된 독일의<br>철도노선 확장을 위한 연방정부의 계획에<br>대한 독일연방철도신문 보도     | '독일통일 교통프로젝트'의 철도노선확장공사<br>착수와 관련된 작센안할트 주의회의 제안에<br>대한 주정부 경제부의 답변 | 연방교통계획에 철도노선을 포함시키는 것에<br>관한 메클렌부르크-포어폼메른 주의회의<br>제안                    | 연방교통계획에 철도노선을 포함시키는 것에<br>관한 메클렌부르크~포어폼메른 주의회의<br>제안에 대한 토론                            | 철도교통에 관한 연방교통부장관의 인터뷰   | 철도노선 철거에 관한 질의에 대한 작센<br>주정부 경제부의 답변               | 독일연방철도에 근무하는 독일제국철도<br>직원의 고용에 관한 연방철도신문의 보도   | 독일통일 철도건설기획사의 설립에 관한 연방<br>철도신문의 보도  |
| 바사        | 22   | 58  | 59  | 09  | 61   | 62  | 63   | 64   | 65   |

|            |   |   |  | ı  | ı  | ı  | ı  | ı   | ı  |  |
|------------|---|---|--|--|--|--|--|---|--|--|
| 本          | Landtagsdokumentation Mecklenburg-<br>Vorpommern, Drucksache 1/1849 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/1584            | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn und der Deutschen<br>Reichsbahn, Juli 1992, S. 5 | Landtagsdokumentation Thüringen,<br>Plenarprotokoll 1/74, S. 5306–5307 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/2427 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/2749 | Landtagsdokumentation Brandenburg,<br>Plenarprotokoll 1/77, S. 6169-6178 | "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen<br>Bundesbahn und der Deutschen<br>Reichsbahn, November 1993, S. 10 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/3164 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/3359 |
| 담당자/기관     | 메클렌부르크~포어푬메른 주의회,<br>주정부 경제부  | 작센안할트 주의회, 주정부  | 독일연방철도, 독일제국철도   | 튜링겐 주의회, 주정부 경제부   | 작센안할트 주의회, 주정부   | 작센안할트 주의회, 주정부   | 브란덴부르크 주의회   | 연방철도, 제국철도  | 작센안할트 주정부, 주의회   | 작센안할트 주의회, 주정부   |
| <b>广</b> 项 | 1992년 6월 2일   | 1992년 6월 18일  | 1992년 7월 1일  | 1993년 2월 25일   | 1993년 3월 17일   | 1993년 6월 21일   | 1993년 9월 30일   | 1991년 1월 1일   | 1993년 11월 9일   | 1994년 1월 18일   |
| 쌤          | 독일제국철도와 독일연방철도의 병합에 관한<br>질의에 대한 메클렌부르크-포어폼메른<br>주정부 경제부장관의 답변      | 데데레벤-엑스하임 구간 철도의 동서 단절구<br>간을 연결하는 것에 관한 질의에 대한 작센안<br>할트 주정부 경제부의 답변 | 철도를 통한 소련군 철수에 대한 연방철도<br>신문의 보도   | 독일제국철도의 병설철도노선 유지에 관한<br>질의에 대한 튜링겐 경제부장관의 답변                          | 베를린-뉘른베르크 철도노선에 관한 질의에<br>대한 작센안할트 주정부 도시건설주택부의<br>답변      | 암멘도르프 열차공장의 전망에 관한 질의에<br>대한 작센안할트 경제부의 답변                 | 제국철도에 의한 전철공사 발주와 관련된<br>브란덴부르크 주의회 토론                                   | 제국철도의 교량건설 프로그램과 구동독지역<br>에서의 교량안전 수준을 서부독일의 수준에<br>맞도록 조정하는 것에 대한 연방철도신문의<br>보도                        | 철도교차점법에 관한 질의에 대한 작센안할트<br>주정부의 답변                         | 독일통일 교통프로젝트의 철도노선 확장에<br>관한 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변           |
| 바사         | 99  | 29  | 89   | 69   | 20   | 71   | 72   | 73  | 74   | 75   |

| 문서 | 제목   | 世二           | 담당자/기관                             | <b>출</b> 처   |
|----|--|--------------|------------------------------------|--|
| 9/ | 베를린-브란덴부르크 간의 전철노선 복원에<br>대한 브란덴부르크 주의회의 제안                      | 1994년 2월 17일 | 브란덴부르크 주의회                         | Landtagsdokumentation Brandenburg,<br>Drucksache 1/2773  |
| 77 | 베를린-브란덴부르크 간의 전철노선 복원과<br>브란덴부르크 주정부의 교통정책의 기본지침<br>에 대한 주의회의 토론 | 1994년 3월 2일  | 브라덴부르크 주의화                         | Landtagsdokumentation Brandenburg,<br>Plenarprotokoll 1/87, S. 7138-7150   |
| 8/ | 하르츠 북부의 단절된 철도노선 연결을 위한<br>작센안할트 주의회의 제안                         | 1994년 4월 27일 | 작센안할트 주의회, 주정부                     | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/3663   |
| 62 | 하르츠 북부지역에서 단절된 철도노선을 연결<br>하는 것에 대한 작센안할트 주의회의 결정                | 1994년 5월 5일  | 작센안할트 주정부, 주의회                     | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/61/3663 B  |
| 80 | 하르츠 북부지역에서 단절된 철도노선을 연결<br>하는 것에 대한 작센안할트 주의회의 토론                | 1994년 5월 5일  | 작센안할트 주의회, 주정부                     | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Plenarprotokoll 1/61, S. 7329-7331  |
|    | 베를린-브란덴부르크 간의 전철노선 복원에<br>대한 브란덴부르크 주정부의 의회 보고                   | 1994년 6월 14일 | 브란덴부르크 주정부                         | Landtagsdokumentation Brandenburg,<br>Drucksache 1/3114  |
| 82 | 교통통합을 위한 지원 실무그룹의 회의기록<br>발췌                                     | 1990년 6월 25일 | 동독 교통부, 서독 연방교통부, 교통<br>통합 지원 실무그룹 | Bundesarchiv, DM 1/14566; aus: http://www.deutsche-einheit-1990.de/wp-content/uploads/BArch_DM-1_14566.pdf(abgerufen: 30.03.2016)        |
| 83 | 국영기업 고속도로공사의 예산조직으로 전환<br>하는 조직지침                                | 1990년 6월 29일 | 무독 교통부                             | Bundesarchiv, DM 1/18546; http://<br>www.deutsche-einheit-1990.de/wp-<br>content/uploads/BArch_DM-1_18546.<br>pdf(abgerufen: 20.10.2016) |
| 84 | 서독의 도로교통법을 수용할 경우 동독의 도<br>로와 고속도로 확장을 위해 필요한 비용견적               | 1990년 7월 27일 | 동독 교통부, 도로건설국                      | Bundesarchiv, DM 1 / 13163; http://www.deutsche-einheit-1990.de/wp-content/uploads/BArch_DM-1_13163.pdf                                  |
| 85 | 동서고속도록 A20의 건설과 계획을 위한 비용을 주의회가 동의해 주기를 구하는 메클렌부르크-포어폼메른 주지사의 제안 | 1991년 9월 10일 | 메클렌부르크-포어폼메른 주지사                   | Landtagsdokumentation Mecklenburg-<br>Vorpommern, Drucksache 1/725   |

|        | 1 .  | I  | I   | l .  |  |  | l   | I   | l  |   |
|--------|--|--|---|--|--|--|---|---|--|---|
| 茶      | Landtagsdokumentation Mecklenburg-<br>Vorpommern, Plenarprotokoll 1/30, S. 1328–<br>1329 | Landtagsdokumentation Mecklenburg—<br>Vorpommern, Drucksache 1/788 | Landtagsdokumentation Mecklenburg—<br>Vorpommern, Drucksache 1/1770 | Landtagsdokumentation Mecklenburg-<br>Vorpommern, Plenarprotokoll 1/54, S. 2807–<br>2810 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Plenarprotokoll 1/34 (Vorabdruck), S. 285–<br>292 | Landtagsdokumentation Thüringen,<br>Plenarprotokoll 1/67, S. 4829–4835 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/3678  | Bundesarchiv, DC 20-1/3/2914, 14. Sitzung des Ministerrates der DDR vom 15.02, 1990 | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache<br>11/7689, S. 22 | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache<br>11/8164, S. 30–31 |
| 담당자/기관 | 메클렌부르크-포어폼메른 주의회   | 메클렌부르크-포어폼메른 주의회,<br>주정부   | 메클렌부르크-포어폼메른 주의회,<br>주정부  | 메클렌부르크-포어폼메른 주의회   | 작센안할트 주의회  | 튜링겐 주정부 경제기술부, 주의회   | 작센안할트 주의회, 주정부  | 동독 내각위원희, 교통부, 재무부,<br>외무부  | 연방의회, 연방정부   | 연방정부 교통부  |
| 京      | 1991년 9월 11일   | 1991년 10월 2일   | 1992년 4월 30일  | 1992년 6월 3일  | 1992년 6월 25일   | 1992년 12월 3일   | 1994년 5월 2일   | 1990년 2월 15일  | 1990년 8월 14일   | 1990년 10월 12일   |
| 제목     | 동서고속도로 A20의 건설과 계획을 위한<br>비용을 주의회가 동의해 주기를 구하는 메클<br>렌부르크-포어폼메른 주지사의 제안에 대한<br>주의회의 심의   | A20 고속도로의 건설계획 및 공사감독을 위<br>한 비용의 합의                               | 메클렌부르크-포어폼메른주의 도로법 초안   | 메클렌부르크~포어폼메른주 도로법 초안에<br>대한 주의회의 심의  | 국도와 지방도로에서의 속도규정 제안에 대한<br>작센안할트 주의회의 심의   | 튜링겐주 도로법안에 대한 주의회의 심의  | 1993년도 연방국도와 주도로 건설을 위한<br>예산과 관련된 질의에 대한 작센안할트 주정<br>부의 답변 | 동독 항공교통관계의 정상화에 관한 동독<br>내각위원회의 결정  | 동독 국영항공사 인터플룩의 민영화에 관한<br>연방의회의 질의에 대한 연방정부의 답변  | 동독 국영항공사 인터플룩의 민영화에 관한<br>연방정부의 답변  |
| 바서     | 86   | 87   | 88  | 88   | 06   | 91   | 92  | 93  | 94   | 95  |

| 맘   | 제목   | 京河           | 담당자/기관         | 출처  |
|-----|--|--------------|----------------|---|
| 96  | 동독 국영항공사 인터플룩의 장래에 관한<br>연방의회의 질의에 대한 연방정부의 답변                 | 1991년 1월 14일 | 연방의회, 연방정부     | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 12. Wählperiode, Drucksache<br>12/38, S. 18–19 |
| 97  | 동독 국영기업 인터플룩의 손실과 지원에 관<br>한 연방의회의 질문에 대한 연방정부의 답변             | 1991년 1월 28일 | 연방의회, 연방정부     | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 12. Wahlperiode, Drucksache<br>12/66, S. 9     |
| 86  | 동독 국영항공사 인터플룩의 농업용 항공기<br>이용에 관한 연방의회의 질의에 대한 연방정<br>부의 답변     | 1991년 7월 17일 | 연방의회, 연방정부     | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 12. Wahlperiode, Drucksache<br>12/994, S. 30   |
| 66  | 동독의 항공사 인터플룩이 소유했던 에어버스<br>항공기의 이용에 관한 연방의회 질의에 대한<br>연방정부의 답변 | 1991년 7월 24일 | 연방의회, 연방정부     | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 12. Wahlperiode, Drucksache<br>12/994, S. 26   |
| 100 | 제어브스트의 소련군 군용공항의 이용에 관한<br>질의에 대한 작센안할트 주정부 교통부의<br>답변         | 1993년 3월 5일  | 작센안할트 주정부, 주의회 | Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt,<br>Drucksache 1/2382                                    |
| 101 | 동독의 항공사 인터플룩의 법적 지위에 관한<br>연방의회의 질의에 대한 연방재무차관의 답변             | 2002년 5월 7일  | 연방재무부, 연방의회    | Parlamentsarchiv des Deutschen<br>Bundestages, 14. Wählperiode, Drucksache<br>14/9153         |
| 102 | 통일 후 동독 항공사 인터플룩의 직원들을<br>연방항공안전공사로 통합한 것에 관한 신문<br>보도         | 2015년 말      | 연방항공안전공사       | "transmission". Magazin der Deutschen<br>Flugsicherung GmbH, Ausgabe 2/2015, S.<br>29–33      |

문서 요약 문서 요약(문서번호 1~102)



승전연합국협정의 틀에서 연합군사령부를 통해 서베를린 정부에 동독과 여행 및 방문자교류에 관해 협상할 권리 위임

1971년 9월 3일

담당자 / 기관\_ 연합군사령관, 서베를린 시장

#### 내용

이 문서는 냉전기 동서독의 교류가 시작되던 단계에도 2차 세계대전에서 독일을 패망시킨 승전연합국이 적어도 형식적으로는 독일문제에 대한 최종적인 주권을 갖고 있었다는 것을 보여 주는 문서이다. 이 문서에서는 승전연합국 사령부가 서베를린 정부에게 동독과 여행 자와 방문객교류에 관해 협상할 수 있는 권한을 위임해 준다는 결정을 읽을 수 있다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

서베를린 시장이 동독과 여행 및 방문교류를 개선하기 위한 다양한 조치에 관한 협상을 할 권한을 갖는다. 여기에는 서신교환, 통과소 및 서독과 동독 간의 통신도 포함된다. 승전연합국 사령관은 이 협상은 4대 승전연합국 간의 협약의 틀에서 진행되며 이 협약이 동서독 간의 협상을 실천하는 근거라고 강조했다. 그러면서도 최종적으로는 서베를린 정부가 동독과 협상에 서명하도록 허용했다.

출처\_ EA 1971, S. D. 461 f.; Beilage zum Bundesanzeiger, Nr. 174, 15.09.1972, S. 35; zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967-1986 (=Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 245-247.



동서독 간의 우편통신 협상 회의록 1971년 9월 30일

담당자 / 기관\_ 서독 연방체신부, 동독 체신부

내용

이 문서는 신동방정책을 통해 동서독 간의 교류가 활성화되면서 양측의 우편과 통신의 교류를 개선하고 그로 인해 발생하는 비용을 정산하는 것에 관해 협상한 것이다. 동서독 체신부 간의 최초의 합의는 1970년 4월 29일에 이루어졌고, 1971년 9월 30일에 추가로 다음과 같이 합의했다:

1966년까지 서독에서 동독으로 보내는 우편물과 통신의 양이 훨씬 많았던 것에 대해서는 일회적 지불금으로 2억 5천만 DM을 서독이 동독에 지불한다. 여기에는 동독이 서베를린에게 청구하는 금액도 포함되었다.

동독은 다음과 같은 조치를 실현할 것이다: 1971년에서 1972년 사이에 동서독 간의 전화 선을 증설, 1972년 중반까지 전보통신을 위한 전선 설치, 전화통신시설 증설, 우편물 전달 기간 단축.

서베를린과 동독 사이에도 이와 유사한 합의가 이루어졌다. 기술적인 조치의 실행에 관한 협상이 1주일 이내에 열릴 것이다.

동독으로 보내는 선물소포를 위한 규정은 동독 쪽에서 긍정적인 규정으로 간주하고 현 재 작업 중이다.

출처\_ Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 142, 02.10.1971, S. 1522 f., zitiert aus: Ehlers, Rolf (Hrsg.). Verträge Bundesrepublik Deutschland-DDR. Berlin u. New York 1973, S. 52-55.



여행자와 방문자교류에 관한 서베를린 정부와 동독 정부 간의 합의(회의록각서, 동독 측의 보고, 설명, 보도자료 포함)

1971년 12월 20일

담당자 / 기관\_ 서베를린 시정부, 동독 외무부차관

#### 내용

이 문서는 연합군 사령관이 서베를린이 동독 당국과 여행객과 방문자교류에 관해 협상하는 것이 4대 승전연합국과의 합의에 부합하는 것이라는 결정을 내린 후 동독 정부와 서베를린 시정부가 합의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

서베를린 주민들이 1년에 총 30일까지 동독에 입국하는 것이 보장된다. 방문객 수는 제한되지 않는다. 입국은 인도적 차원에서 가족, 종교, 문화, 학술 또는 경제적 이유 등으로 허가된다. 어린이의 경우 성인 가족이 동반하지 않아도 입국할 수 있다. 신분증이 없는 서베를린 주민은 수수료를 지불하면 동독 당국으로부터 신분을 증명할 수 있는 확인서를 발급받을 수 있다. 서베를린 주민들은 동독 여행사를 통해 그리고 서독에 있는 독일 여행사를 통해 개별적으로 또는 그룹으로 동독에 입국할 수 있다. 그들은 며칠 간 동독에 묵거나 또는 일일여행, 주말여행에 참가할 수 있다. 동독에서 요양하거나 다른 행사에 참여하는 것에 대해서는 별도로 합의될 수 있다. 하루 동안만 동독을 방문하려는 서베를린 주민은 서베를린에 있는 동독여행자 및 방문객 담당사무소에 직접 신청서를 제출할 수 있다. 신청서 제출은 여행일 3개월 전부터 가능하다. 오토바이와 자전거를 타고 동독에 입국하는 것은 허용되지 않는다. 환자이송은 지금까지 양측의 적십자사를 통해 이루어졌다. 동독 주민들이 신청서를 제출하면 서베를린에서 온 방문객을 받을 수 있다. 동독의 국가기관, 문화기관, 학술기관들도 서베를린 주민을 동독으로 초대할 수 있다. 서베를린 주민은 동독에서 체류하는 동안 인민경찰에 신고해야만 한다. 서베를린 주민의 동독 체류와 관련해 1일당 매일 최소 10DM을 동독 마르크로 교환해야만 한다.

출처\_ Beilage zum Bundesanzeiger, Nr. 174, 15.09.1972, S. 27-29; Dokumente zur Außenpolitik der DDR, 1971, Band XIX, 2. Halbband, S. 958; Bulletin, Nr. 63, 23.06.1982, S. 118; zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967-1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 247-254.



동독과 서베를린 간의 방문 및 여행 관련 사무소 설치에 대한 합의 회의 녹취보고 1971년 12월 20일

담당자 / 기관\_ 서베를린 정부, 동독 정부

#### 내용

이 문서는 동독과 서베를린 당국이 1971년 12월 20일에 체결된 방문자 및 여행자교류에 관한 합의와 관련해서 서베를린에 5개의 사무소를 설치하는 것을 논의한 기록이다. 동독을 방문한 서베를린 주민들은 새로 설치될 사무소에 신청서를 제출할 수 있다. 이 사무소에는 각 6명의 동독 직원이 근무하게 된다. 이 인원은 처리해야 하는 업무량에 따라 변할수 있다. 이 사무소에 근무하던 직원들은 모두 국가보위부 비밀경찰에 소속된 사람들이었다. 동독 직원들과 서류의 운반은 동독의 민간차량을 통해 이루어진다. 이 사무소들은 주말과 휴일에도 근무한다. 직원들은 근무 중에 유니폼을 착용한다. 서베를린 정부는 이 사무소의 안전과 직원의 이동과 서류 운반의 안전, 사무소의 설비 및 난방, 전력, 청소인력, 통신을 보장한다. 이 사무소의 운영에 소요되는 비용은 양측이 각기 부담한다.

출처\_ Beilage zum Bundesanzeiger, Nr. 174, 15.09.1972, S. 30, zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967-1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 254-256.



동서독 간의 교통협정(회의록각서, 서신교환 및 동독에 관한 정보 포함) 1972년 5월 12일

담당자 / 기관\_에곤 바 연방수상청장, 동독 외무부 서독문제 담당 차관 미하엘 콜 내용

- 이 문서는 1971년 12월 17일에 동서독 간에 체결되었던 통행협정을 확대하기로 합의한 교 통협정이다. 이 협정을 통해 동서독 간의 인적, 물적 통행과 관련되어 발생할 수 있는 모든 실질적인 문제에 관한 법적인 기반을 마련하게 되었다. 이와 관련하여 양측의 이견이 있을 때에는 공동위원회를 통해 조정하도록 했다.
- 이 협정은 서독 주민들의 동독여행을 쉽게 해 주고 동독 주민들에게는 가족과 관련된 문 제로 서독을 방문하는 것을 허용해 주었다. 동독 주민이 가족을 방문하는 것은 그때까지 연금수급자에게만 허용되어 왔다.
- 이 문서에 포함된 보고기록에는 동서독이 다양한 교통협정에 대해 협상한다고 되어 있다. 에곤 바와 미하엘 콜 간의 서신교환을 통해 철도, 인력, 화물교통, 철도화물운송에 관한 합의를 준비하고 있다는 것도 볼 수 있다. 교통협정은 승전연합국 간의 합의의 틀에서가 아니라 온전히 동독과 서독 간에 이루어진 최초의 협정이다. 이 협정은 서베를린에도 적용된다. 이 협정은 1972년 9월 22일에 서독 연방의회에서 만장일치로 통과되었다. 기민당 소속 9명의 의원만 기권했다.
- 출처\_ Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 69, 13.05.1972, S. 982 ff. (in Kraft getreten am 17.10.1972), zitiert aus: Ehlers, Rolf (Hrsg.), Verträge Bundesrepublik Deutschland-DDR, Berlin u. New York 1973, S. 84-100.



서베를린과 동독 간의 통과소-서베를린 시정부와 동독 정부 간의 서신교환 1972년 9월 1일

담당자 / 기관\_ 서베를린 시정부, 동독 외무부차관

#### 내용

이 문서는 동독 외무부와 서베를린 시정부가 1971년 12월 20일의 여행객 및 방문자에 대한 합의의 틀에서 서베를린 주민이 동독에 입국할 수 있도록 하는 것에 대해 교환한 서신이다. 서베를린 주민이 기차, 전철 또는 지하철을 타고 프리드리히역을 통해 동독에 입국하는 것, 걸어서 8개의 다른 통과소를 거쳐 입국하는 것을 허용하기로 했다. 승용차로 통과할 수 있는 7개의 통과소의 이름도 언급되었다. 이 통과소들은 오버바움다리 통과소만 제외하고 보행자 통과소와 일치한다.

출처\_ Beilage zum Bundesanzeiger, Nr. 174, 15.09.1972, S. 31, zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967-1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 256-258.

문서 번호 7 동서독 간의 기본합의서(기본합의서, 추가합의, 회의록각서, 교환된 서신 포함) 1972년 12월 21일

담당자 / 기관\_ 동독 외무부, 서독 연방정부 수상청

#### 내용

이 문서는 동독과 서독이 동등한 권한을 갖는 파트너가 되기 위해 양국 간의 관계를 정상화하기로 합의한 기본조약이다. 민족문제와 같이 동독과 서독이 여전히 상이한 시각으로 접근하는 문제들이 남아 있지만, 양측은 기존의 국경을 인정하기로 합의했다. 갈등이 발생할 때에는 서로를 위협하거나 무력을 사용하지 않고 평화롭게 해결하기로 했다. 나아가 관계 정상화를 위한 다양한 합의를 체결하기로 약속했다. 거기에는 동서독의 인프라구조에 관한 합의도 포함되었다. 우편통신에 관한 합의도 체결하기로 했다. 양측이 교환한 서신을 보면 방문과 여행, 상업적 목적인 아닌 물품교류도 개선하기로 한 것을 알 수 있다. 나아가 교역금지와 제한 규정도 폐지 또는 개정하기로 했다. 동서독 간의 국경에 4개의 통과소가 인적교류를 위해 이용될 수 있게 되었다.

출처\_ Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 155, 08.11.1972, S. 1841 ff., zitiert aus: Ehlers, Rolf (Hrsg.), Verträge Bundesrepublik Deutschland-DDR, Berlin u. New York 1973, S. 101-128.



우편통신 분야 비용정산에 관한 행정협약 발표 1982년 8월 8일

담당자 / 기관\_ 동독 체신부, 서독 연방체신부

#### 내용\_

이 문서는 서독 연방체신부가 1976년에 체결된 행정합의와 관련 동독 체신부와 서신을 교환한 것을 발표한 것이다. 이 발표의 부록으로 회의기록이 포함되었다. 그에 따르면 서독은 동독과의 우편교류와 관련하여 동독의 우편 통신행정에 소요되는 비용으로 동독 정부에게 1976년부터 매년 830만 DM을 지불하기로 했었다. 이 총괄 지불액은 그것이 발생하는 업무의 처리비용보다 부족해서 양측이 다시 합의를 통해 변경할 때까지 유효하다. 그에 대한 검토는 매년 6월 30일에 이루어진다. 1982년 6월 3일의 합의를 통해 1982년 1월 1일부터 총괄지불액을 매년 1,120만 DM으로 조정하기로 했다.

출처\_ Bundesgesetzblatt, Teil I, 1982, Nr. 28, 16.07.1982, S. 685-687

## 문서 번호 9

서베를린과의 전철에 관한 합의 1983년 12월 30일

담당자 / 기관\_서베를린 시정부, 동독 제국철도 베를린청장

내용

이 문서는 베를린의 전철 운행과 관련하여 서베를린 시정부와 동독 제국철도가 1983년에 새롭게 합의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

동독 제국철도는 1984년 1월 9일부로 서베를린의 전철운행을 중단한다. 그에 따라 서베를 린의 전철은 서베를린 시정부가 정한 베를린 교통회사를 통해 운영되게 된다. 동독 철도청이 발표한 바에 따르면 서베를린의 전철시설과 전철역은 동독 철도청의 규정에 따라 운영되게 된다. 서베를린의 레터역과 동베를린의 프리드리히역 사이의 구간은 동독 철도원들이 탑승하게 된다. 서베를린 시정부가 결정한 구간은 서베를린에 거주하는 인력이 탑승 근무한다. 레터역과 프리드리히역 구간의 전철 운행을 위해 발생하는 비용으로 서베를린 시정부가 1984년에 110만 DM을 지불하고, 매년 발생하는 비용에 따라 금액을 조정한다. 양측은 이 합의를 실천하기 위해 필요한 조치를 결정할 담당관을 임명한다. 담당관으로 임명된 사람은 정기적으로 회의를 개최한다. 나아가 1984년 2월 1일부터는 서베를린의 담당기관이 교통건설박물관을 관리한다(1884년까지 역으로 사용되었던 이 박물관의 소유권은 동독철도가 갖고 있었지만, 현재는 서베를린에 있다. 보수공사를 마친 후 이 박물관은 현대미술을 전시하는 함부르크박물관으로 다시 개장했다.).

출처\_ Presseerklärung des Presse- und Informationsamtes des Landes Berlin vom 29.12.1983; zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967–1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 601–607.



동독 영토를 통과하는 서베를린과 서독 간의 새로운 전화선 연결에 관한 합의 1985년 3월 15일

담당자 / 기관\_ 서독 연방체신부, 동독 체신부

내용

이 문서는 서베를린과 서독 간의 전화통신과 전파송신을 위해 동독 영토를 가로지르는 전화선과 송신망을 구축하는 것에 관한 동서독 간의 합의문이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

케이블시설과 전파송신은 서독과 서베를린 간의 전화통신만을 위해 사용된다. 기술적으로 세부적인 사항들을 논의하기 위해 양측의 체신부는 담당관을 임명하기로 한다. 서독의 연방체신부는 이런 시설의 설치, 운영 및 관리를 위해 필요한 기술적인 정보를 제공하고, 시설 설치를 위한 기술자와 운영할 수 있는 관리인력을 무상으로 훈련해 준다. 연방우편은 동독의 독일우편에게 전화통신 신설을 위해 필요한 기술장비와 측정기기를 무상으로 제공한다. 고장난 기술장비와 측정기계는 독일우편에 연방우편에 전달하며, 연방우편은 무상으로 해당 부품을 제공한다. 그러나 전화통신 시설의 소유권자는 동독이다. 전화선의 설치를 위해 연방우편은 독일우편에 3천 5백만 DM을 지불하며, 운영과 유지 및 수리를 위해 매년 620만 DM을 지불한다. 전파송신 시설의 설치를 위해 연방우편이 독일우편에 450만 DM, 운영, 관리 및 수리보수를 위해 매년 30만 DM을 지불한다. 이 금액은 1989년부터 서독 민간가정의 가계생활비를 위해 조사되는 물가지수에 따라 조정한다.

출처\_ Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 31, 20.03.1985, S. 253 ff.; Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 253, 20.03.1985 S. 256 f.; zitiert aus: V. Mahnke, Hans H. (Hrsg.), Dokumente zur Berlin-Frage 1967-1986 (Internationale Politik und Wirtschaft, Band 52/II), München 1987, S. 593-600.



접경지역의 우편 및 전화통신망 요금 현황에 관한 서독 연방체신부의 보고 1988년 12월 9일

담당자 / 기관\_ 연방체신부장관 슈바츠-쉴링

## 내용

이 문서는 서독 연방체신부가 작성한 동독과의 국경 근처에 있는 접경지역의 우편통신망과 관련된 보고서이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

농촌지역에서 우편 체계가 원활하게 작동하는 데 가장 중요한 요소는 지역마다 존재하는 우체국이다. 연방체신부는 특히 접경지역을 많이 배려해서, 소규모의 지역 단위에도 모두 우체국을 설치해 왔다. 그 결과 접경지역의 우체국 설치율이 다른 연방지역보다 훨씬 높다. 이 조치를 위해 연방우편은 1986년과 1987년에 약 2백만 DM을 더 지출했다. 취급되는 우편업무의 양이 적어서 우체국을 유지하기 어려운 지역에서는 다른 해결책을 강구해서 공중전화와 우표자동판매기를 충분히 설치했다.

동독으로 보내거나 동독에서 오는 서신은 7개의 우편물취급소에서 처리한다. 그중 4개는 접경지역에 있다. 나머지 3개는 서베를린, 함부르크, 하노버에 있다. 소포배달업무도 대부분 접경지역의 우체국을 통해 처리된다. 연방우편은 이 규정을 통해 오랫동안 접경지역에서 많은 일자리를 창출해 왔다. 이런 일자리는 조직관리적 조치에도 불구하고 접경지역 지원 차원에서 계속 유지되었다. 나아가 인구가 적은 접경지역의 전화가입자에게는 기본수수료를 면제해 주었다. 1986년과 1987년에 접경지역의 전보, 전화시설, 전파송신시설 등과 같은 통신을 위해 투자된 금액은 수십억 DM이 넘는다. 1988년과 1989년에도 이와 유사한 금액이투자될 것이다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache 11/3704



접경지역의 우편통신에 대한 연방의회 내독문제 상임위원회의 결정 1989년 12월 14일

담당자 / 기관\_ 서독 연방의회 내독문제 상임위원회

내용

이 문서는 서독 연방의회 내독문제 상임위원회가 연방우편에게 동서독의 접경지역 간의 전화통신망을 최대한 신속하게 확장할 것을 요구하기로 결정한 것이다. 그 외에 이 회의에서 논의된 내용을 요약하면 다음과 같다:

상임위원회는 연방우편이 접경지역 지원을 위해 그동안 많은 노력을 해왔다는 것을 인정하 면서 앞으로도 그런 노력을 지속하기를 기대한다. 나아가 연방우편이 업무를 더욱 분권화 해서 접경지역에 있는 영업소들이 더 많은 역할을 할 수 있게 해 주기를 기대한다. 상임위 원회는 현재 접경지역에서의 우편물 배송이 자주 지연되는 것에 우려를 표명한다. 이 문제 를 해결하기 위해 연방우편이 더 많은 인력을 투입하고 조직적으로도 필요한 모든 조치를 취해야 할 것이다. 상임위원회는 새로운 통신기술의 도입 과정에서 접경지역을 최우선으로 배려해 주며 다른 연방지역과 비교해 어떤 불이익도 발생하지 않도록 해 줄 것을 요구한다. 접경지역에서도 다른 연방지역에서와 동등한 삶의 조건이 보장되어야만 한다. 이것은 헌법 이 요구하는 명령이다. 그러나 연방우편이 현재 세우고 있는 확장계획을 보면 기대이윤만 을 기준으로 만들어졌기 때문에, 헌법이 요구하는 동등한 삶의 질을 독일 전역에서 보장 하는 정치적 목표가 심각하게 위협받는 것으로 보인다. 접경지역이 정체되는 것은 절대적으 로 막아야만 한다. 라디오 및 텔레비전 프로그램 보급의 도시와 농촌 간의 격차도 방지해 야만 한다. 나아가 상임위원회는 연방우편과 통신영역에서 이루어지는 인력연수 과정을 접 경지역이 아니라 다른 지역으로 이전 집중하는 것에 반대한다. 오히려 연방우편이 접경지역 에 더 많은 연수시설을 집중해 줄 것을 요청한다. 나아가 더 많은 업무 관련 행사를 접경 지역에서 개최해 주기를 연방우편에 요구한다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache 11/6109

문서 번호 13 동서독 공동정부위원회에 우편교류 실무그룹 구성에 관한 논의 보고 1990년 1월 29일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회, 연방우편, 동독 독일우편

## 내용

이 문서는 과도개혁기에 동서독의 체신부장관들이 1990년 3월 말에 공동실무그룹을 구성하기로 했다는 보고이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

1990년 2월에 동독과 서독에서 우편교류 실무그룹의 회의를 개최하기로 합의했다. 필요에 따라 실무그룹의 하위그룹도 구성하기로 했다. 업무지시와 다른 자료들을 교환하며, 사업 장 방문도 실시할 계획이다. 서독 측은 연방우편이 동독에서 보내는 우편과 동독으로 보내지는 우편의 배송을 위해 서베를린과 서독 간의 야간비행우편망을 활용하는 것, 라이 프치히박람회 기간 중 항공교통을 이용 동서독 간의 항공우편 운송, 우편물 분류를 위해 공동우편코드 체계 도입을 제안했다. 연방우편은 야간항공우편망의 확대로 철도우편이 감축되게 되면 30량의 철도우편열차를 무상으로 제공하겠다고 했다. 나아가 동서독의 우편업무에서 서로 고객정보를 지원하며, 조직, 기술, 설비의 경험을 교환하고 제공된 소식과 배송물의 보안도 개선되어야 한다고 했다.

동독의 독일우편은 1990년 4월 1일부터 동베를린으로 보내지는 우송물을 위한 속달업무를 도입할 것을 제안했다. 이를 위해 연방우편이 로지스틱의 경험을 지원해 줄 것을 요청했다. 우편배송시간의 개선, 우편물이 폭증하기 전에 정기적인 회의 개최, 분석자료의 정기적교환, 개인 송금의 간소화 등도 제안했다.

출처\_ Bundesarchiv, DM 3/19087



동서독 체신장관의 공동성명 1990년 3월 13일

담당자 / 기관\_ 동독 체신부, 서독 연방체신부

# 내용

이 문서는 과도개혁기 동독과 서독의 체신부장관들이 동서독 간의 우편 및 통신관계의 장래문제를 다루기 위해 1990년 1월 25일에 구성된 공동정부위원회에 관해 발표한 공동 성명이다. 양측의 장관들은 공동위원회의 업무를 아주 긍정적으로 평가했다. 그들의 업무 결과는 다음과 같이 정리되었다:

서독과 동독 간의 전화선의 30% 증설, 전보통신교류망의 증설을 위한 계획, 새로운 업무 준비, 서베를린과 서독 간, 동서베를린 간의 연결망 확충, 동서독 간의 우편배송시간 단축, 동서독 텔레비전 프로그램 유통, 주파수이용 조정.

이런 새로운 정책들은 양 국가의 국민경제를 위한 좋은 기반을 마련하는 것이며, 양쪽 장관이 궁극적으로 추구하는 것은 통일된 독일의 우편통신 시설을 구축하는 것이다.

출처\_ Privatarchiv Hans-Jürgen Niehof. Zitiert aus: http://www.deutsche-einheit-1990. de/wp-content/uploads/Erklaerung\_Wolf-Schwarz-Schilling\_Treffen\_13-03-1990. pdf(abgerufen 20.11.2016)

문서 번호 15 동독 독일우편의 관리감독국 및 특수재산에 관한 동독 내각위원회의 결정 1990년 3월 15일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회, 동독 체신부, 경제위원회

## 내용

이 문서는 과도개혁기 동독에서 독립적인 국영기업이었던 독일우편을 체신부 산하기관으로 전환하기로 결정한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

독일우편은 체신부의 산하에 있는 총괄기획단(Generaldirektion)에 의해 운영되게 된다. 체신부는 우편통신의 주권, 국제계약, 주파수이용, 다른 국가기관들과의 협력 및 발전전략 등의 문제를 주관한다. 이사회를 설치하여 독일우편을 감독한다. 총괄기획단은 국내·국제 우편통신교류, 신문배급, 우편은행서비스, 방송 프로그램의 생산 등을 책임진다.

- 이 문서에는 총괄기획단이 기업적, 시장경제적 시각에서 업무를 처리해야 한다고 언급되어 있다. 그렇기 때문에 수익을 통해 비용을 조달하고 이윤을 창출해야만 한다고 강조한다. 그에 부합한 가격정책과 함께 모든 서비스업무의 수익성이 보장되어야만 한다. 업무 간의 재정배분은 허용된다.
- 이 문서의 부록에는 독일우편의 구조를 전체적으로 조망할 수 있는 자료가 포함되어 있다.
- 출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/2936, 18. Sitzung des Ministerrates vom 15.03.1990



'우편통합 프로젝트조직' 실무그룹의 회의를 위한 논의점 일람 1990년 4월 26일

담당자 / 기관\_ 동독 독일우편, 서독 연방우편, 우편통합 프로젝트조직

내용

1990년 3월 동독의 자유총선거 이후 서독의 연방우편 이사회와 동독 체신부는 1990년 5월 2일에 양쪽 독일의 우편업무의 협력을 위한 새로운 단계로 '우편통합 프로젝트조직'을 구성하기로 결정했다. 이 문서는 이 프로젝트조직의 실무그룹의 회의를 위해 준비된 것으로 우편서비스의 통합과 관련된 내용을 포함하고 있다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다: 우편업무의 핵심적인 서비스는 서신우편, 소포배달, 신문배급 외에 우편은행을 통해 금융서비스 및 연금서비스를 제공하는 것이다. 우편서비스의 이용조건과 그를 위한 비용이 조화를 이루어야만 한다. 독일 전체를 위한 통일된 우편번호 체계가 도입되어야만 한다. 야간항공우편망을 확충하고 지역 간의 업무처리 또한 함께 맞추어야만 한다. 농촌지역의 우편서비스는 확대되어야 한다. 국제우편을 위해 민간교통회사들과 협력을 확대한다. 베를린을 위한 우편 인프라 분석을 실시한다. 동독의 독일우편 우체국 창구의 회계안전성을 강화한다. 1990년과 1991년의 우표발행을 동서독이 서로 합의한다. 현금운반 및 보관과 관련하여 동독의 독일우편은 서독 연방우편의 안전규정을 수용한다. 우편교류에서 발생하는 손실을 계산하기 위해 통일된 통계조사 절차를 적용한다.

나아가 우편차량의 관리유지와 도입을 위한 조직이 단일화되어야만 한다. 정보처리, 부동 산, 물자관리와 관련된 업무도 합의되어야만 한다. 또한 임금, 승진, 연수 및 재정계획과 회 계검사의 기본원칙도 서로 맞추어야만 한다.

출처\_ Privatarchiv Hans-Jürgen Niehof. zitiert aus: http://www.deutsche-einheit-1990. de/wp-content/uploads/Problemkomplexe-f%C3%BCr-AGr\_Apr.-1990.pdf(abgerufen: 28.11.2016)



동서독 간의 우편통신교류의 확대를 위한 공동정부위원회 산하 우편교류 실무 그룹의 활동보고

1990년 5월 11일

담당자 / 기관\_ '우편교류' 실무그룹, 서독 연방우편, 동독 독일우편

# 내용

이 문서는 동서독의 우편을 통합하기 위해 구성된 정부위원회 소속 '우편교류' 실무그룹의 활동보고서이다. 이 실무그룹은 연방우편과 독일우편이 서로 접근한다는 구체적인 목표를 달성하기 위해 필요한 규정을 작성하는 과제를 받았다. 그것은 무엇보다 서신, 소포교류와 관련해 가능한 경제적 수익성의 틀 내에서 우편서비스 내용의 조정, 처리절차와 운반관계의 최적화를 추구하는 것이다. 양측의 우편업무의 조직, 기술, 장비와 관련한 경험 교류를 추구하는 것도 하나의 목적이다. 우편행정이 맡은 정보와 배달 안전의 개선도 거기에 포함된다.

이 활동보고서에는 그때까지 열린 실무그룹의 회의에 관한 일람이 포함되어 있다. 실무그룹은 5개의 전문적인 주제에 관한 논의를 심화하기 위해 하부그룹을 구성했다.

이러한 노력의 결과로 연방우편이 가을과 겨울 카탈로그 제작을 위해 필요한 기술을 독일 우편에 지원해 주었다고 보고했다. 고객서비스의 개선을 위해 1990년 여름에 동서독 공동 우편번호총람이 발행되게 된 것도 이 실무그룹의 활동에 속한다. 동서독 간의 우편열차를 2대 증설해서 라이프치히와 호프, 브라운슈바이크 간에 운행하도록 하는 문제에 대해 동 서독의 철도행정 당국과 논의 중이라고 보고했다. 우편통신판매사의 소포에 대한 세관검 색을 폐지한 것도 이 실무그룹의 성과라고 보고했다.

출처\_ Bundesarchiv, DM 3/19087. aus: http://www.deutsche-einheit-1990.de/wp-content/uploads/BArch\_DM-3\_19087\_T%C3%A4tigkeitbericht.pdf(abgerufen: 12.09.2016)



동서독 간의 우편통신교류의 확대를 위한 공동정부위원회 산하 우편교류 실무 그룹의 최종회의 결과

1990년 5월 25일

담당자 / 기관\_ '우편교류' 실무그룹, 서독 연방우편, 동독 독일우편

# 내용

이 문서는 1990년 5월 23일 함부르크에서 열린 '우편교류' 실무그룹의 최종 회의 보고서이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

실무그룹은 동서독 공동 일반업무 규정을 작성하는 것이 필요하다고 보았다. 그러나 유럽 공동체의 우편서비스 통합의 결과를 아직 기다려야 하기 때문에 이러한 공동 규정이 효력을 발휘하려면 아직 1년에서 2년은 기다려야만 한다고 했다.

새로운 실무그룹에서 다루어야 할 주제로 다음과 같은 것들이 언급되었다. 새로운 일반규정이 효력을 발휘하기 전에 동독의 법적규정을 서독의 우편규정과 우편요금규정에 부합하게 조정, 공동 우편 및 소포업무 책자 발행, 1990년 7월 1일 화폐통합 이후 우표의 상호 인정, 양측이 상호 우표의 사용을 인정하는 문제는 1990년 5월 31일 하노바에서 열리는 회의의 논제로 설정, 전독일선거의 경우 우편투표 처리.

나아가 1990년 7월 1일부터는 선물배송과 우편판매상품 소포에 대한 세관검색을 폐지한다. 상업적인 제품의 경우 세관검사는 우선적으로 지속된다. 살아 있는 동물의 수입은 허용되지 않는다. 연방우편의 물자를 독일우편으로 이전하기 위한 작업을 위해 협력조정실을 설치하도록 한다.

출처\_ Bundesarchiv, DM 3/19087. aus: http://deutsche-einheit-1990.de/wp-content/uploads/BArch\_DM-3\_19087\_Abschliessende-Erkl%C3%A4rung.pdf(abgerufen: 31.03.2016)

문서 번호 19 독일우편의 요금 체계의 개혁에 관한 동독 내각위원회의 결정 1990년 6월 6일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회, 체신부

## 내용

이 문서는 과도개혁기 동독 내각위원회가 체신부가 작성 제출한 새로운 우편요금 체계를 도입하기로 결정한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

체신부는 독일우편의 전화통신과 우편서비스가 제대로 충분히 발전되지 못했다고 지적했다. 기술발전 수준 또한 40년 전에 머물러 있다. 앞으로 7년 이내에 우편통신의 인프라구조를 산업국가의 수준으로 올려야만 한다. 이를 위해 1997년까지 550억 DM이 투자되어야만 한다. 독일우편과 서독의 연방우편의 통합과정에서 독일우편 직원의 일자리를 보장해야만 한다.

요금 체계는 지난 40년 동안 근본적으로 변하지 않았다. 투자비용을 조달하기 위해 개별적인 우편서비스와 전화서비스 비용을 인상해야만 한다. 요금인상은 1990년 7월 1일부터 또는 1991년 1월 1일부터 단계적으로 이루어져야만 한다.

이를 통해 동독과 서독의 요금 체계가 동일해져야만 한다. 서독과 서베를린의 기업이 동독 독일우편을 통해 우편물을 배송하는 편법적인 행위는 이런 조치를 통해 사라지게 될 것이 다. 기업들은 독일우편의 서비스비용이 서독 연방우편보다 저렴한 것을 악용해 왔다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/2980



독일우편의 새로운 요금 체계 도입에 대한 동독 내각위원회의 결정 1990년 6월 13일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회, 체신부

내용

이 문서는 과도개혁기 동독 내각이 1990년 6월 6일에 전화, 전보, 우편, 금융서비스의 요금 의 새로운 양식을 도입하는 것에 동의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

동독에서 사회적 시장경제가 구축되면 우편통신도 다른 선진 유럽국가의 수준에 맞추어 야만 하고 국제경쟁력도 높여야만 할 필요가 있다. 1990년에는 100,000개의 전화선이 개설 될 것이다. 1991년에 300,000개가 추가될 것이다. 공중전화의 전환을 포함한 이런 조치를 위해 약 650만 DM이 소요될 것으로 보인다. 다른 우편서비스를 포함한 이 분야의 인프라를 구축하기 위한 재원이 먼저 마련되어야만 한다. 이를 위해 1991년에 51억 DM이 필요할 것으로 보인다. 1995년까지 391억 DM이 소요될 것으로 예상된다. 서독 연방은행은 이러한 발전 프로그램을 위해 소요되는 비용의 46%를 융자해 주기로 약속했다. 나머지 54%는 요금인상을 통해 조달하는 것이 불가피하다. 그러면 130,000명의 우편통신 분야 종사원들과 그와 관련된 분야에 근무하는 100,000명의 일자리가 보장된다.

인상된 요금은 내각위원회 결정안에 부록으로 첨부되었다. 인상분은 현재 소득을 반영한 것이며, 주민소득과 우편의 현대화를 위해 필요한 재원 간의 타협점을 찾은 것이다. 1991년 에도 요금인상이 있을 예정이다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/2990



연방우편통신공사 사장의 동서독 전화통신 통합기념 연설 1990년 10월 4일

담당자 / 기관\_ 독일 연방우편통신사

내용

이 문서는 독일통일 직후 동서독의 전신전화통합을 기념하는 자리에서 독일 연방우편통 신공사 사장이 40,000명의 동독지역 직원들과 200,000명의 서독 직원들에게 한 연설이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

동서독 우편전화통신의 통합은 동독의 독일우편을 서독의 연방우편이 흡수한 것이 아니라 두 기관이 합병한 것이다. 우리는 '텔레콤 2000'이라 불리는 방안을 개발해 독일통합에 기여하고자 한다. 앞으로 7년 이내에 동독지역의 통신의 질은 서독과 동일한 수준에 도달할 것이다. 다시 말해 서독에서 45년에 걸쳐 이루어 놓은 수준의 품질을 단기간에 실현시키겠다는 것이다. 이를 위해 550억 DM이 투자될 것이며, 독일 연방우편통신공사는 독일에서 최대의 투자자가 될 것이다.

리케 사장은 나아가 장래 동독지역의 조직구조에 관해 설명했다. 그는 새로운 직원들에게 앞으로는 높은 이동성과 학습하려는 자세가 필요할 것이라고 강조했다. 동시에 그는 새로운 직원들이 갖고 있는 불확실한 미래에 대한 우려를 없애려고 노력했다. 1991년 1월 31일까지 모든 직원들과 기간제 노동계약을 체결하고 나아가 구동독지역의 직원들이 독일 연방우편통신공사에서 적절한 형태로 계속 근무할 수 있게 노력할 것이라고 약속했다.

출처\_ Kinkel, Klaus. Hrsg. 2014. Grenzenlose Lei(s)tung. Die deutsche Einheit und der Einsatz der Telekom beim "Aufbau Ost". München: Deutsche Verlags-Anstalt, S. 76-81



동독 독일우편과 서독 연방우편의 병합 후 독일 연방우편통신공사 이사들의 구동독 시찰에 관한 신문보도

미상

담당자 / 기관\_독일 연방우편통신공사 이사회

# 내용

이 문서는 독일 연방우편통신공사 사장 보좌관이 1990년 10월 3일에 양측 전화공사의 병합을 선언하기 위해 독일 연방우편통신공사의 이사진이 구동독을 시찰한 것에 대해 보고한 것이다. 이 시찰방문의 목적은 독일통일 후에 동독지역의 지역센터 관리자들을 만나서 전 독일 텔레콤의 장래 계획을 설명하는 것이었다. 동베를린에서 열린 행사에 대한 동부 텔레콤 직원들의 반응은 아주 호의적이었다. 반면 막데부르크에서 열린 행사에서는 동독에서 해오던 방식대로 비판적인 질문을 피하기 위해 미리 질문할 사람과 질문할 것을 정해 놓았었다. 이러한 관행 때문에 동독지역의 직원들이 처음에는 텔레콤 기업에 대한 건설적인 비판을 주저하는 모습을 보였다. 리케 사장이 로스토크시를 방문했을 때에는 이전에 인민군이 사용하던 군사공항에 착륙할 수 있었다고 보좌관은 보고했다.

출처\_ http://www.grenzenlose-leistung.de/dtag/cms/contentblob/GRL/de/2747064/blobBinary/fusionstournee.pdf



우편통신에 관한 연방의회의 질의에 대한 연방정부의 답변 1990년 11월 9일

담당자 / 기관\_ 연방의회, 연방정부

## 내용

이 문서는 연방의회 기민당 소속 한스 요르크 헤펠레 의원이 외국에서 독일로 보낸 우편의 주소에 관해 질의한 것에 대한 연방정부의 답변이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다: 우선적으로는 서독에 보내지는 우편은 우편번호에 W를 첨부해야 한다. 유럽 다른 국가들의 우편행정 당국이 동의하면 앞으로는 통일된 독일을 표시하는 것으로 'D'를 사용하겠지만 우선은 'W-D'를 사용할 수도 있다.

사민당 소속 프랑크 헬지히 의원은 연방정부가 동독 내에서도 난청지역으로 분단기간 동안에 서독의 방송을 시청할 수 없었던 드레스덴지역의 주민들이 ARD와 ZDF 방송 프로그램을 시청할 수 있도록 하기 위해 어떤 조치를 취할 것인지 질문했다. 그에 대해 연방정부는 다음과 같이 답변했다:

독일 연방우편통신공사는 1990년 10월 3일 이후 신연방주의 방송망 확장과 운영을 책임지게 되었다. 이를 위해 막대한 재정적 노력을 기울여야 할 것이다. 1990년 12월 2일부터 드레스덴지역에 방송이 가능해질 것이다. 1991년에는 출력이 더 개선되어서 난청문제가 모두 해소될 것이다. ARD 프로그램의 공급 개선은 신연방주의 언론정책에 따라 최종적으로 결정될 것이다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache 11/8427, S. 37-48



전화통신에 관한 질문에 대한 작센안할트 주정부의 답변 1991년 6월 4일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부

# 내용

이 문서는 작센안할트 주의회 의원이 전화통신의 구축에 관해 질의한 것에 대해 주정부가 답변한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

전화통신 기술이 아주 낙후했고, 현재 지난 7~8년 동안 제출된 281,000개의 전화신청서가 처리되어야 한다. 이러한 문제를 해결하기 위해 독일 연방우편통신공사는 '텔레콤2000' 프로그램을 시작했다. 1991년에 작센안할트지역에서 이 프로그램을 통해 이루어질 작업의 목록을 제출한다. 여기에는 1991년 말까지 6,000개의 새로운 전화 개설, 2,800개의 공중전화와 C-네트워크를 도입하여 핸드폰 이용 기반을 확충하는 것이 포함되어 있다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/501

문서 번호 25 동독 독일우편 직원의 독일 연방우편으로 인계에 관한 제안 1991년 8월 29일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회 민사당

내용

이 문서는 작센안할트 주의회 민사당이 주정부가 연방회의와 연방의회에서 동독의 독일우 편 직원들이 독일 연방우편으로 모두 인계될 수 있도록 노력할 의무를 부과하자고 제안한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

연방체신부장관은 1990년 9월에 동독 독일우편의 직원들을 전원 인수할 것이라고 약속했다. 그러나 현재 독일 연방우편통신은 인력감축을 계획하고 있다. 그것은 실업자를 양산할 뿐만 아니라 우편이 더 이상 그들의 업무를 제대로 수행할 수 없는 결과를 가져올 수도 있을 것이다. 그보다 먼저 우편과 관련된 근본적인 분석이 필요하면 그를 바탕으로 동독 독일우편의 직원들을 위한 직업 재훈련 프로그램과 다른 사회적 조치가 마련되어야 할 것이다. 이 제안은 상임위원회의 회의를 통해 약간 변형된 형태로 통과되었다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/729



동독 독일우편 직원의 독일 연방우편으로 인계에 관한 작센안할트 주의회의 제안 설명

1991년 9월 12일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회

# 내용

이 문서는 작센안할트 주의회에서 독일 연방우편이 동독 독일우편 직원들을 인수하는 문 제에 관해 논의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

민사당의 볼프강 쥬스 의원은 동독의 독일우편에 근무했던 76,000명 직원 중에서 36,000 명만이 독일 연방우편에 지속적으로 근무할 수 있을 것이라고 언급했다. 1991년에 8,000명이 해고될 것이며, 그로 인해 우편배달에 문제가 발생할 뿐만 아니라 잔류한 직원들의 업무부담이 정상기준을 훨씬 초과할 것이라고 평가했다. 연방체신부장관이 1990년 9월에 동독 독일우편의 직원들을 모두 인수할 것이라고 약속했지만 작센안할트 주정부는 지금까지 그와 관련해서 어떤 것도 알려진 바 없다고 한다. 그는 이 지역에 충분한 일자리가 있다면 신연방지역의 직업훈련생들이 왜 서독지역으로 이주하겠는가라고 질문했다.

자민당의 루코비츠 의원은 쥬스 의원이 정치선전을 하고 있다고 비난했다. 동독 독일우편의 모든 직원들은 1990년 10월 3일에 일단 인계되었으며, 우편은 연방 차원에서 다루어져야 할 문제이지 작센안할트 주의회에서 논의할 문제가 아니라고 지적했다.

사민당의 레만 의원은 연방우편의 후속기관인 독일우편은 원래 모든 직원을 인계할 의무가 있지만, 기업경영적 측면도 고려해야만 한다고 하였다. 그에 대해 녹색당의 엥겔 의원은 동독의 비밀경찰과 연루된 사람의 경우 신속하게 해고될 수도 있다고 언급했다. 그보다 문제는 인력감축 계획으로 인해 여성들이 먼저 대량해고될 것이라는 점이라고 지적했다. 여성들은 이미 독일통일로 인해 패자가 된 그룹으로 분류되고 있다. 이 주제는 연방-유럽상임 위원회에 회부되었다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Plenarprotokoll 1/21, S. 1529-1532

문서 번호 27 독일 연방우편의 현황에 대한 작센안할트 주정부의 답변 1992년 3월 5일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 경제부장관, 독일 연방우편

내용

이 문서는 작센안할트 주정부의 경제부장관이 연방우편의 우편서비스국에 요청한 신연방지역의 우체국 현황과 우체국 폐쇄를 결정하는 기준에 관한 구체적인 자료이다. 연방우편은 신연방주의 우편업무의 조직구조는 서독지역과 비교해 훨씬 비용이 많이 든다고 설명했다. 서독지역의 경우 1991년에 17,018개의 우체국이 있는 데 반해, 신연방지역은 면적이 서독지역보다 30% 정도밖에 되지 않음에도 불구하고 11,687개의 우체국이 있다는 것이다. 연방우편은 그러나 인력구조조정 과정에서 직원들의 사회적인 상황을 고려할 것이라고 강조했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/1287



전화통신에 관한 브란덴부르크 주의회의 논의 1992년 3월 11일

담당자 / 기관\_ 브란덴부르크 주의회

내용

이 문서는 브란덴부르크 주의회에서 통일 이후 2년이 지난 현재 브란덴부르크지역의 전화 통신 현황에 관해 논의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

녹색당의 노케 의원은 지금 현재의 상황이 아주 불만족스럽고 열악하다고 평가했다. 동부 독일지역은 서부에 비해 한참 뒤떨어져 있고, 전화통신을 책임지는 연방우편은 중앙집권국 가적인 구조로 인해 업무를 제대로 처리하지 못하고 있다는 것이다.

반면에 사민당의 쾨르버 의원은 연방수편의 자회사인 브란덴부르크텔레콤을 잠재력이 있는 기업으로 평가하면서 지금까지 이룬 성과를 칭찬했다. 1997년까지 브란덴부르크지역의 전화통신 인프라구조가 서독지역과 같은 수준으로 만들어질 수 있을 것이라고 보았다. 브란덴부르크주 도시개발장관은 쾨르버 의원의 의견에 동의하면서 현대적인 전화통신 인프라구조가 경제성장을 위한 전제조건이라고 강조했다. 나아가 전화통신 영역의 민영화문제를 언급했다. 볼프 장관은 이 문제에 대해서는 주정부 내에서도 아직 합의를 찾지 못했다고 설명했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Brandenburg, Plenarprotokoll 1/40, S. 2932-2940



계약해지된 소련군 군용주파수의 이용에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변

1992년 5월 29일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부

# 내용

이 문서는 신연방지역에서 소련군 철수와 연방군의 재배치로 인해 그들이 사용하던 군용 주파수를 이용하는 것과 관련된 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

군용주파수는 방송조약과 중부독일방송에 관한 국가조약에 따라 전파 질의 개선을 위해 이용할 수 있는가에 대한 주정부의 답변은 독일 연방우편으로부터 소련군대의 철수로 인해 방송이 사용할 수 있는 주파가 추가로 발생하지 않는다는 답을 받았다는 것이었다. 소련군이 이용한 주파수와 방송을 위한 주파수는 다르다는 것이다. 그러나 텔레비젼과 관련되어서는 사용할 수 있는 채널이 생기게 된다. 이와 관련된 법적인 문제를 해결하고 나면민간방송사도 이 케이블을 사용하는 것을 고려해 볼 수 있다고 했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/1523



텔레콤 의무서비스규정 1992년 9월 16일

담당자 / 기관\_독일 연방우편통신, 연방정부 체신부

내용\_

텔레콤 의무규정은 독일 연방우편통신공사가 제공할 서비스업무에 관한 것이다. 여기에는 전화번호 안내, 전화번호부 작성 배포, 공중전화 설치, 전보 전달 등이 포함된다. 공중전화 와 관련된 규정은 신연방지역의 전화보급률을 서독지역의 전화보급률에 맞추어야 한다는 조항이 포함되어 있다.

출처\_ Bundesgesetzblatt, Teil I, Nr. 43, 25.09.1992, S. 1614-1615

문서 번호 31 전독일 우편번호 체계의 실시에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변 1993년 1월 12일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부, 주의회

# 내용

이 문서는 작센안할트 주의회에서 엥켈 의원이 전독일 우편번호 체계가 도입된 후에도 기존의 지명이 사용될 것인지에 대해 질문한 것에 대한 주정부의 답변이다. 엥켈 의원은 전통적인 지명이 변경될 경우 주민들의 고향에 대한 감정이 깊게 상처를 입을 것이라고 우려했다. 이에 대해 주정부는 새로운 우편번호 체계를 설명했다. 그것은 통일로 인해 800개의 동일한 우편번호가 생기면서 발생한 문제를 해결하기 위해 절대적으로 필요했고, 우편배달을더 신속하게 하기 위해서도 필요한 것이라고 했다. 새로운 우편번호 체계는 기존의 지명목록을 근거로 만들어졌기 때문에 지명은 변하지 않으며, 행정구역 개편에서도 지명을 유지할 것이라고 밝혔다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/2201



전화기 공급에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변 1993년 2월 11일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부, 주의회

내용

이 문서는 작센안할트 주의회의 우베 넬러 의원이 노인과 장애인의 사회생활을 보장하기 위해 핸드폰을 공급하는 것을 제안한 것에 대해 주정부가 답변한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

작센안할트 주정부는 이 제안을 환영한다. 그러나 핸드폰을 구입하기 전에 여러 가지 문제를 고려해야만 한다. C-통신망의 경우 전파고장이 잦고 D-통신망은 전체 지역을 포괄하지 못한다. 나아가 국민의 대부분이 전화를 보유하지 못한 상황에서 사회적 약자들만을 위한 이동전화기의 배급이 얼마나 의미 있는지 검토해 보아야만 한다. 주정부는 연방정부의 사회보조법의 틀 내에서 전화구입을 위해 사용될 수 있는 지원금도 있다고 설명했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/2314

문서 번호 33 전화통신망의 확장과 관련된 질의에 대한 튜링겐주 경제부의 답변 1993년 3월 8일

담당자 / 기관\_ 튜링겐주 경제부장관

내용

이 문서는 튜링겐지역의 전화통신망 구축과 관련된 질문에 대한 주정부 경제부장관의 답변이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

튜링겐의 전화통신 인프라는 '텔레콤 2000' 프로그램에 따라 1997년까지 서독지역의 연방주들과 동일한 수준으로 확장될 것이다. 1993년에는 총 510,000개의 전화선이 설치되어 있으며, 그중 180,000개는 1992년에 새로 설치된 것이다. 공중전화의 수는 1990년 이후 거의두 배로 증가했고, 현재 6,000개이다. 독일 전역의 지역번호 체계를 통일하는 것과 관련하여 튜링겐지역에서는 현재 92.5%가 새로운 지역번호로 전환되었다. 1993년 12월에는 새로운 지역번호 체계로 전환이 완료될 것으로 보인다. 주정부의 입장에서 보면 다양한 이동통신망의 확장을 위한 이동통신사 간의 경쟁이 바람직한 것이다. 전화통신 인프라구축 작업이 전 지역에서 진행되고 있기 때문에 어느 지역에서 특별히 문제가 있다고 할 수도 없다.

출처\_ Landtagsdokumentation Thüringen, Drucksache 1/2051



동서독 교통망위원회의 합의에 관한 신문보도 1990년 2월 1일

담당자 / 기관\_ 서독 연방정부 콜 수상, 동독 정부 모드로우 수상

내용

이 문서는 1990년 1월에 열린 최초의 동서독 교통위원회의 회의에 관한 보도이다. 이 위원 회는 동독과 서독이 1989년 12월에 합의한 내용을 근거로 열린 것이다. 이 회의에서 위원 회는 공동으로 도로와 철도 교통연결망의 개선과 같은 중단기적인 조치에 관해 논의했다. 1989년 12월에 서독 정부사절단과 동독 대표들은 하노버와 베를린 간의 고속철도 건설을 위해 필요한 것에 관해 논의했다. 동독 대표단은 이 업무의 책임을 서독의 사업자에게 위임하고, 동독의 회사들이 그에 참여하게 하는 방식을 수용하였다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn, Februar 1990, S. 1



동서독 교통망위원회와 관련된 동독 내각위원회의 결정 1990년 2월 22일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회

## 내용

이 문서는 동독 내각위원회가 동서독 간의 '교통망위원회'에서 논의될 기본적인 문제와 실 무지침에 관한 방향을 제시하기로 결정한 것이다. 이 위원회는 1990년 1월 9일에 동독 교 통부장관과 서독 교통부차관 간의 회의의 틀에서 구성되었다. 이 문서의 내용을 요약하면 다음과 같다:

이 위원회는 동일한 수의 동독과 서독 대표로 구성되며, 양측이 교대로 위원장을 맡고 공 동으로 회의록을 작성하기로 한다. 동독 측의 위원회 구성원에 대해서는 이 문서에 자세히 설명되어 있다.

동독과 서독을 연결하는 교통망과 관련된 문제 및 그와 관련된 확장조치만 이 위원회의 틀에서 다루기로 한다. 주변지역의 기구 또는 기초자치단체는 적절한 선에서 위원회의 업무에 참여하도록 한다. 세관, 국경수비대와 같이 국경통과와 관련된 기구도 여기에 참가시킨다. 이 위원회의 주요업무는 동서독 간의 교통량 폭증에 따라 교통 인프라를 확장하기위한 조치에 관해 결정하는 것이다. 여기에는 철도와 도로, 교량 등의 교통망 개선을 위한단기적인 조치와 함께 중장기적인 교통계획도 포함된다. 그것은 고속도로, 국도, 지방도로, 철도, 수로 등 모든 종류의 교통망에 적용된다.

내각위원회의 결정에는 동독의 교통망 확충과 유럽 교통 체계로의 통합이 경제적으로 유리할 것이라는 희망도 포함되었다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/2920, 15. Sitzung des Ministerrates der DDR, 22.02.1990



동독 여행사와 서독 여행사 간의 협력에 관한 신문보도 1990년 3월 1일

담당자 / 기관\_ 동독 여행사 대변인

내용

이 문서는 1989년에 서독 주민들이 여행사를 통한 동독방문이 전년도에 비해 27% 증가했다는 신문보도이다. 그에 따르면 1970년 이후 동독과 서독의 여행사들은 긴밀하게 협력해왔다. 앞으로는 협력을 더욱 확대해서 공동으로 외국사무소와 자회사를 설립하고, 인턴을 교육훈련하며, 공동사업도 계획하고 있다고 한다. 동독의 여행사는 동독의 국가철도와 인민군의 철도가 동독과 서독에서 운행될 것이라고 했다. 동독 여행사의 카탈로그에는 동독의 호텔이 전보다 더 많이 들어 있다. 앞으로 동독의 펜션과 민박에 관한 정보도 제공할 것이라고 한다. 서독의 독일여행사는 동독 주민을 위해 서독여행뿐만 아니라 동독 여행사가 제공하지 못하는 이태리, 오스트리아, 미국, 캐나다의 도시여행 프로그램도 제공한다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn, März 1990, S. 4



4차 화물운송규정에 관한 동독 내각위원회의 결정 1990년 6월 13일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회

## 내용

이 문서는 동독 교통부가 제출한 4차 화물운송규정안을 정부 내각위원회에서 통과시킨 것이다. 이 규정은 새로운 시장경제적 요구에 따라 화물운송교통을 새롭게 정비할 필요가 있었기 때문에 도입된 것이었다. 그러나 3차 화물운송규정을 완전히 폐지하는 것은 아직 불가능하다고 평가되었다. 그 이유는 그를 위한 동독과 서독 간의 법적인 구조조정작업이 1990년도 하반기에서야 완결될 수 있기 때문이었다. 수정된 화물운송규정의 중요한 내용 을 보면 다음과 같다:

- 운송위원회를 위한 법적 근거
- 해당 법원
- 개별적인 관리자급의 책임 소재에 관한 규정
- 이 규정의 집행을 위해 필요한 시행령은 현재 작성 중이다. 1990년 6월 30일에 운송위원회의 활동은 중지되며, 그와 관련해 남겨진 업무는 1990년 9월 30일까지 완결되어야 한다. 그와 함께 이 위원회의 하부 실무그룹의 업무 또한 종료된다. 교통부는 이들 기구에서 근무했던 직원들을 지역의 교통 관련 업무에 종사할 수 있도록 알선한다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/2990



유럽공동체의 지원금 사용에 대한 동독 정부위원회의 결정-동독의 인프라구축 프로젝트 프로그램

1990년 7월 18일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회, 경제부, 교통부

# 내용

이 문서는 동독 내각위원회가 경제부와 교통부에 유럽공동체 위원회의 PHARE 프로그램에 지원신청서를 제출할 것을 요청한 것이다. 이 프로그램은 1989년 11월 25일에 유럽공동체의 특별정상회담에서 결정된 것으로, 폴란드와 헝가리, 경제재건 지원 프로그램으로 시작되어 후일 중부, 동부유럽 가입후보국을 위한 일반 지원 프로젝트로 전환되었다. 유럽위원회는 이 프로그램을 불가리아, 동독, 체코슬로바키아, 루마니아, 유고슬라비아에 확대 적용할 것을 제안했다. 동독을 위해 1990년에 책정된 예산은 유럽위원회에서 통보해 주기로 했으며, 동독은 이 지원금을 교통 분야에만 사용하기로 결정했다. 동독도 다른 국가들과 마찬가지로 제안서를 작성해서 제출해야만 했다. 동독이 제출한 내용을 요약하면 다음과 같다: 베를린 프리드리히역의 정비와 현대화 2억 1천만 DM, 2002년까지 베를린공항 건설을 위한조사 650만 DM, 교통조사 8백만 DM.

이 문서에는 이와 관련된 가격조사 목록이 포함되어 있다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/3031, 20. Sitzung des Ministerrates der DDR, 25.07.1990



1990년도 하반기 인프라구조 조치를 위한 지원금 조달방안에 대한 동독 내각위 원회의 결정

1990년 8월 15일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회, 재무부

# 내용

이 문서는 동독 재무장관이 작성한 '인프라 발전을 위한 예산재원의 조달방안'을 내각위원 회에서 통과시킨 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

모든 영역에서 인프라구조를 위해 투자될 금액이 27억 9천 3백만 DM이며, 기타 지출되어야 할 비용이 20억 DM 추가된다. 인프라구조 지원을 위해 신청한 24억 1천만 DM은 재원을 조달할 수 없다. 전체 예산에서 가장 많은 부분이 철도시설과 도로 건설을 포함한 교통망과 관련된 것이다. 나아가 서독과의 접경지역 산업발전과 인프라구축, 환경보호 및 방사능안전과 관련된 항목이 포함되어 있다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/3046, 25. Sitzung des Ministerrates der DDR vom 15.08.1990



1990년 하반기 인프라구축 조치를 위한 지원금 조달방안 수정에 대한 동독 내각 위원회의 결정-기초지방단체를 위한 재원 제공

1990년 8월 22일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회

# 내용

이 문서는 동독 내각위원회가 1990년 8월 15일에 결정한 1990년 하반기 인프라구조 조치를 위한 재정계획을 수정하기로 결정한 것이다. 이 수정안을 통해 기초지방단체들이 당면한 문제의 해결을 위해 즉각적인 지원을 제공하기로 결정하고, 이전에 결정된 구조지원금의 절반을 기초지방단체에 제공하기로 했다(총 30억 DM의 절반, 15억 DM). 그에 따라 각부처에 제공할 재원이 절반으로 감소한다.

재원은 도시정비, 도로망 확충, 환경보호, 수자원 보호 및 관광활성화를 위해 우선적으로 사용되어야만 한다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/3050, 26. Sitzung des Ministerrates der DDR vom 22.08.1990



PHARE 프로그램의 지원금 사용에 대한 유럽공동체, 유럽위원회와 동독 정부 간의 기본틀에 관한 합의를 위한 동독 내각위원회의 결정

1990년 9월 26일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회

# 내용

이 문서는 동독 내각위원회가 유럽공동체의 PHARE 프로그램을 통해 지원금을 받기 위해 동독 정부와 유럽위원회 간의 기본틀에 관한 합의에 서명하기로 결정한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

유럽위원회의 경제 지원 프로그램은 앞으로 신연방지역에 3천 5백만 유로를 지원할 것이다. 재정적, 기술적 지원과 함께 경제적, 사회적 개혁과정을 지원할 것이다. 개별적인 조치는 재정합의를 통해 결정된다. 이 합의문은 이 문서의 부록에 포함되었다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/3071, 32. Sitzung des Ministerrates am 26.09.1990



도로, 철도의 확장과 관련된 질의에 대한 튜링겐 주정부의 답변 1991년 6월 7일

담당자 / 기관\_ 튜링겐 주정부, 주의회

# 내용

이 문서는 튜링겐 주의회에 제출된 도로철도 확장과 관련한 질문에 대해 주정부에서 답변한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

주정부는 특별히 도로건설 조치를 시행했다. 도로건설을 위한 법적인 근거와 관련하여 연방국도법에 명시된 것과는 달리 계획된 절차를 그대로 이행하지는 않을 것이라고 했다. 그이유는 그런 절차가 이미 오래전에 만들어진 낙후된 것이기 때문이다. 그러나 향후에는 계획된 절차에 따라 도로건설 사업이 진행될 것이다.

나아가 주정부는 튜링겐주와 서독지역의 바이에른, 헤센을 연결하는 철도망을 새로 구축하고 있거나 구축할 계획이 있다고 밝혔다.

출처\_ Landtagsdokumentation Thüringen, Drucksache 1/583



연방교통계획에서 작센주 교통망 향상을 위한 주의회 제안 1992년 7월 1일

담당자 / 기관\_ 작센 주의회, 주정부 경제부

## 내용

- 이 문서는 작센 주의회의 기민당이 연방교통계획에서 작센의 교통망을 개선하기 위해 제출한 제안과 그에 대한 주정부의 답변이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:
- 이 제안에서 중요한 것은 작센주의 철도망 개선과 수요계획에서 아직 충분히 배려되지 못한 조치들을 취하기 위해 국도와 관련된 재정지원금을 73억 DM으로 증대하는 것이다. 그이유는 여객교통과 화물교통이 작센주의 철도와 충분히 연결되지 않았기 때문이라고 언급되었다. 동시에 기존의 계획에는 유럽의 중심에 있는 작센이 교통망에 제대로 연결되어있지 않다.
- 이에 대한 입장표명에서 작센의 주정부는 연방교통계획안에 대해 설명하면서 철도, 전철, 공항, 수로 화물수송센터 등과 관련해 시급하게 시행되어야 할 개별적인 사업에 관해 설명했다. 도로건설에 관한 설명도 첨부되었다. 73억 DM의 재원의 정확한 사용처에 관해 설명하였다. 여기에는 독일통일 프로젝트와 고속도로와 국도건설이 포함되었다. 16억 DM의 재정부족으로 인해 다른 영역의 사업을 추진하지 못하고 있기 때문에 작센주 도로행정을 위해 다음과 같은 것을 요구한다고 하였다:
- 1. 연방교통계획에서 신연방주를 위한 비율 확대
- 2. 작센주를 위한 배분율 증대
- 3. 동부재건 프로그램을 1992년 이후에도 지속
- 4. 지역의 인프라구조 조치를 위해 고속도로 확장사업의 보류
- 출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen, Drucksache 1/2010



메클렌부르크-포어폼메른지역의 관광교통에 대한 주의회의 토론 1992년 11월 11일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회

# 내용

- 이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주의회가 이 지역의 관광산업에 관해 논의한 것에 대한 회의록이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:
- 이 회의는 11월 13-14일에 메클렌부르크-포어폼메른주 제2회 관광의 날 행사가 개최되기 며칠 전에 열렸다. 기민당 소속 유르겐 자이델 의원은 독일 전역에 약 2백만 개의 일자리가 직간접적으로 관광과 관련있다고 언급하면서 메클렌부르크-포어폼메른주에도 관광산업이 아주 중요한 경제 분야라고 강조했다. 1990년에 관광객의 수가 크게 감소한 후에 1991년에 다시 840만 명으로 증가했다. 이 회의에서 발언한 여러 명의 의원들은 일반적으로 여러 개의 관광 프로그램이 있지만 대부분의 관광객들이 짧은 기간 동안 이 지역에 머문다고 지적했다. 관광산업의 목표는 관광객이 되도록 오랜 시간 동안 이 지역에 머물도록 하는 것이며, 실내 요양 프로그램의 다변화를 통해 관광시즌을 연장하는 것이다. 나아가 관광을 위한 인프라가 부족한 것도 문제로 지적되었다.

이에 대해 주정부의 경제부장관은 숙박시설과 레스토랑이 현재 바람직한 수준에 못 미친다고 답변했다. 나아가 메클렌부르크-포어폼메른지역의 이미지도 아직은 그렇게 좋은 편이 못 된다고 지적했다. 사민당의 게어로프 의원은 메클렌부르크-포어폼메른지역에 수학여행을 왔다가 이 지역의 청소년들로부터 공격받고 수학여행을 중단했던 베를린의 한 학급의예를 들었다. 그 외에 관광산업을 위한 대형 프로젝트와 환경보호 간의 조화를 찾아야만한다고 언급하였다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Plenarprotokoll 1/63, S. 3444-3456



작센주의 대중교통수단 현황에 관한 질의에 대한 주정부의 답변 1993년 7월 6일

담당자 / 기관\_ 작센 주의회, 주정부

## 내용

이 문서는 작센 주의회 녹색당이 대중교통수단에 관해 질의한 것에 대해 주정부가 답변한 것이다. 녹색당은 작센주의 철도개혁의 틀에서 대중교통을 위한 법적, 재정적, 조직적 조건 을 일반적으로 새롭게 구축할 필요가 있다고 보았다. 이에 대한 주정부의 답변을 요약하 면 다음과 같다:

대중교통은 교통정책과 사회정책에서 아주 우선순위를 갖고 있다. 특히 대도시와 인구집 중지역에서 대중교통수단을 확대하고 개인 승용차의 이용률을 감소시켜야만 한다. 농촌 지역에는 기본적인 이동성을 보장할 수 있는 교통망이 마련되어야 한다. 모든 지역에 적절한 교통망을 제공할 책임이 정부에게 있다. 1992년과 1993년에 정부는 다음과 같은 조치에 약 10억 DM을 투자할 것이다:

대중교통노선망과 서비스의 개선, 새로운 전차와 버스의 구입, 정류소 및 정비소의 건설, 학생, 대학생, 장애인을 위한 인하요금 적용.

작센주에는 대중교통망이 비교적 전체적으로 잘 짜여져 있는 편이다. 통일 이후 1990년에서 1992년 사이 대중교통의 이용 승객수가 40% 감소했다. 대중교통요금은 1990년에서 1993년 사이에 지방전철은 1킬로미터당 약 300%가 인상되었고, 시내교통요금은 약 800%인상되었다. 1990년이후 대중교통수단의 이용에 전환이 있었다. 대중교통수단에 대한 수요를 높이기 위해 요금연맹과 교통연맹을 구성할 필요가 있다. 이를 위해서 주정부에 기획팀이 구성되었다. 승용차의 과도한 이용을 대체할 방안을 찾아야만 한다. 대중교통수단을위해 2000년까지 매년 약 10억 DM이 필요할 것으로 예상된다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen, Drucksache 1/3210



작센안할트주의 관광산업 발전에 관한 질의에 대한 주정부의 답변 1993년 11월 3일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부, 주의회

내용\_

이 문서는 작센안할트 주정부가 관광산업에 관해 제출된 질의에 대해 답변한 것이다. 주정부는 답변서의 서두에 관광산업이 경제적으로 갖는 의미를 강조하였다. 나아가 관광산업은 어둡고 우울한 산업지역이라는 작센안할트에 대한 부정적인 이미지를 깨는데 기여할 수있을 것이라고 먼저 언급했다. 이 답변의 내용을 요약하면 다음과 같다:

현재 관광산업의 인프라를 장기적으로 서독지역의 연방주 수준에 맞추는 것이 목표이다. 그것은 관광수입이 국내총생산의 5%를 차지할 정도로 관광산업이 성장한다는 것을 의미 한다. 관광을 위한 교통 인프라는 서독의 수준에 비교할 수 없을 정도로 낮다.

주정부의 답변에는 민간 펜션, 노동조합의 연수원, 기업의 연수원, 요양원, 새로이 창립된 여행산업연맹의 수 등 구체적인 통계자료가 포함되어 있다. 주정부는 1994년 전반기까지 관광산업 진흥방안을 작성할 것이다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/3142

문서 번호 47 브란덴부르*크*주 교통정책을 위한 주정부의 기본지침 1994년 2월 8일

담당자 / 기관\_ 브란덴부르크 주정부

내용

이 문서는 브란덴부르크 주정부가 작성한 교통정책의 기본지침이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

교통정책의 기본지침은 분권적 집중을 모토로, 특히 환경보호, 불필요한 교통의 제한, 경 제 지원, 교통안정 등에 유념하는 것이다.

승용차교통은 여전히 중요한 비중을 차지할 것이다. 그럼에도 불구하고 주정부는 승용차 교통을 감축하고 철도교통으로 중점이 이동되도록 노력한다.

베를린과 독일의 분단으로 인해 단절되었던 철도망은 특별히 배려되어야만 한다. 3개의 중 요한 전철노선은 다시 복원되어야 하며, 브란덴부르크의 철도망을 서독과 서유럽 수준에 맞추도록 노력해야만 한다.

출처\_ Landtagsdokumentation Brandenburg, Drucksache 1/2771



메클렌부르크-포어폼메른지역의 경제적 상황에 대한 주의회의 토론 1994년 4월 30일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회

내용

이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주의회에서 이 지역의 경제적 현황과 인프라구조에 관해 논의한 것이다. 먼저 주총리가 1991년에서 1993년 사이에 포어폼메른지역에서 240개의 사업에 경제적인 인프라구조를 구축하기 위해 약 9억 2천만 DM을 지원했고, 그중에는 40개의 상업지역, 4개의 항구, 2개의 연수 및 기술센터가 포함되었다고 밝혔다. 이와 관련된 지원금은 일인당 1,030DM이었다. 반면에 메클렌부르크지역에서는 일인당 740DM이었다. 포어폼메른의 동부지역은 분단시기 접경지역과 비슷한 상황으로 이 지역을 위한 특별지원이 절대적으로 필요하다고 강조하였다. 스칸디나비아 국가들이 유럽공동체에 가입하고 폴란드와 발틱 연안국가들의 개방으로 새로운 고속도로가 건설되면 이 지역에게 새로운 기회를 제공할 것이다.

경제장관은 지역의 주택건설을 위해 인민군의 시설을 인수한 연방군이 중요한 역할을 할 것이라고 보았다. 그러나 많은 수의 주민들이 아직 국가가 지원하는 일자리를 갖고 있지 못하거나 아예 실직한 상태라고 하였다. 관광산업의 인프라구조를 위한 298개의 사업을 통해 이 지역의 경제를 위한 중요한 축을 구축할 수 있었으며, 현재 조사 중인 원유, 가스 등이 발견되면 장기적으로 경제를 활성화할 수 있을 것이고, 현재 많은 수의 국도와 철도가 건설되고 있다고 강조했다.

반면에 링스토프 의원은 정부가 제대로 된 지원방안을 만들지 못했다고 비난했다. 인프라 구조를 신속하게 개선해야만 이 지역에 기업을 유치할 수 있을 것이라고 했다.

케스너 의원은 신탁관리청과 연방정부의 경제정책이 이 지역에 엄청나게 악영향을 주었다고 보았다. 자유경제적인 시장이 완전히 실패했다고 보았다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Plenarprotokoll 1/101, S. 6051-6069



작센안할트주의 대중교통수단 현황에 관한 질의에 대한 주정부의 답변 1996년 10월 16일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부, 주의회, 교통부

#### 내용

이 문서는 작센안할트 주의회의 사민당이 다양한 교통프로젝트의 건설현황과 재정조달문 제에 관해 질의한 것에 대해 주정부가 제출한 답변이다. 특히 '독일통일 교통프로젝트'의 현황에 대해 질문이 집중되었다. 교통프로젝트는 근거리, 국도, 지방도로, 지역도로, 수로, 자전거도로, 항로 등의 모든 공공교통을 포함한다. 그 외에 기획권한의 소재에 관해 질의 했다. 주정부의 답변을 요약하면 다음과 같다:

교통정책은 원칙적으로 수요, 도시개발 및 주민들의 삶의 조건을 고려한다. 작센안할트의 교통정책은 주민참여를 통해 이루지는 모범적인 사례로 알려져 있다. 개별적인 질문에 대해서는 통계표와 목록을 통해 자세히 답변했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 2/2761



교통정책에 관한 작센안할트 주의회의 회의 1997년 2월 17일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부 교통부

### 내용\_

이 문서는 작센안할트 주의회의 기민당이 통일 이후 인프라 구축을 위한 투자장애요인 질의에 대한 주정부 교통부의 답변이다. 기민당은 주정부의 교통프로젝트가 제대로 작동되지 않고 있다고 비판했다. 특히 연방정부가 진행하는 '독일통일 교통프로젝트'를 위한 재원이 부족한 것은 주정부의 책임이라고 하였다. 작센안할트주에는 주정부가 관리하는 국도가 너무 부족하고 근거리대중교통에 대한 책임으로 인해 기초자치단체들은 재정적으로 큰부담을 안고 있다고 지적했다.

이에 대해 주정부 교통부장관은 연방정부와 협력이 잘 이루어지고 있다고 답변했다. 자신은 교통정책의 세 가지 목표를 가지고 있으며, 그것은 일자리 창출, 장기적으로 경제에 이익을 주는 것 및 주민들에게 도움이 되는 것이라고 했다.

사민당의 의원은 그와 관련해 주정부의 교통정책을 긍정적으로 평가했다. 반면 야당인 기민당이 교통정책 방안이 구식이며, 교통정책이 무책임한 투자정책으로 변질되었다고 비난했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Plenarprotokoll 2/56, S. 4167-4184



베를린 근거리교통 연표 1980-1989

2001년 1월 6일

담당자 / 기관\_ 베를린 지하철, 독일제국철도

내용\_

이 문서는 베를린 장벽이 붕괴되기 직전까지 분단된 베를린의 근거리교통 발전을 보여 주 는 연표이다. 근거리교통 외에 중요한 정치사건도 언급되었다.

출처\_ http://www.berliner-untergrundbahn.de/cs-80.htm



베를린 근거리교통 연표 1990-1999 2001년 1월 6일

담당자 / 기관\_ 베를린 지하철, 독일제국철도

내용\_

이 문서는 장벽 붕괴 이후 베를린의 근거리교통 발전을 보여 주는 연표이다. 이 연표에는 베를린의 중요한 정치적 사건, 인프라, 특히 분단으로 단절되었던 철도노선의 연결 등에 대한 정보도 포함되어 있다. 나아가 명칭이 변경된 지역, 거리, 광장 등의 목록도 포함되었다.

출처\_ http://www.berliner-untergrundbahn.de/cs-90.htm

문서 번호 53 국경의 개방 이후 동독과 서독의 철도교통에 대한 신문보도 1989년 12월 1일

담당자 / 기관\_독일제국철도(동독), 독일연방철도(서독)

## 내용

이 문서는 서독의 독일연방철도가 발행한 '블릭풍트'라는 잡지에 실린 '독일 국경에 더 많은 기차'라는 제목으로 실린 기사이다. 이 기사는 1989년 11월 9일 장벽 붕괴 이후 동독과 서독 간에 철도교통의 새로운 가능성을 다루었다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

동독과 서독의 철도는 공동 열차운행계획을 세우기로 합의했다. 이를 위한 즉각조치가 1989년 11월 16일부터 시행된다. 장거리교통에서 이미 28노선, 접경지역 교통에 20개의 노선, 주말에 일시적으로 기차가 추가로 투입되어 증가한 교통량에 대처하기로 했다. 다른 많은 노선이 현재 계획 중이며, 이를 위해 우선 철로를 보수하고 수리해야만 한다.

베를린의 프리드리히역 또는 서베를린의 동물원역을 운행하던 기차들은 동베를린의 리히 텐베르크 또는 쇠네바이데지역으로 운행한다.

지금까지는 화물운송만을 위해 이용되던 노트하임-노트하우젠 간의 철도의 발켄리드-엘리히 국경통과소의 역도 이제는 여객교통을 허용하게 될 것이다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn, Dezember 1989, S. 1 f.



베를린 오비스펠데 철도노선 건설에 관한 서독과의 협상을 지속하는 것에 대한 동독 내각위원회의 결정

1990년 3월 8일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회

내용

이 문서는 과도개혁기 동독의 한스 모드로우 수상과 서독의 헬무트 콜 총리가 1989년 12 월 19일에 드레스덴에서 열린 회의에서 베를린-하노버 간의 고속전철 건설에 대해 합의한 것과 관련해 동독 내각위원회에서 동독 교통부의 방안을 논의하고 서독과 계속 협상되어 야 할 업무절차와 요구사항에 대해 결정한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다: 교통부가 제출한 방안은 외무부와 다른 부처와도 합의된 것이다. 이와 관련해 교환된 문 서가 첨부되었다. 고속철도는 베를린에서 라테노우, 스텐달을 거쳐 국경지역의 오비스펠데 까지 기존의 철도노선을 따르게 될 것이다. 이 노선 옆의 국내교통을 위한 철로는 계속 사 용할 수 있다. 고속철도 노선에서 제외되는 것을 반대하고 있는 막데부르크시를 위해 대안 적인 철도연결망을 보장하고 기존의 인터시티 노선을 확장하기로 합의했다. 고속철도 노선 의 건설은 서독의 수주로 시작되며, 동독은 서독의 시공사의 지시를 수용하기로 했다. 동 독 회사들은 이 사업에 필요한 능력을 보유하고 있다는 전제하에 사업 분량의 3분의 1 수 준까지 참여할 수 있다. 서독 측의 설명에 따르면 1990년 1월 8일의 협상에서 동독지역에서 소요될 공사비용이 약 30억 DM이며, 그중에서 75%를 서독이 부담한다고 한다. 동독이 부 담할 부분은 공사준비 업무와 토지취득 및 행정비용으로 대체되기 때문에 실제로 지불되 어야 할 비용은 발생하지 않는다고 한다. 서베를린지역의 공사를 위해 발생하는 비용은 서 베를린 시정부가 부담한다. 이 프로젝트를 위한 공동사업회사를 설립하는 것을 검토 중이 다. 동독 측은 이 사업을 통해 가능하면 수출에 도움이 되는 업무를 맡기를 원한다. 나아 가 이 프로젝트를 통해 기술적 지식과 질적으로 높은 수준의 유럽철도망에 연결되기를 원 한다.

동독과 서독 간에 이와 관련된 다양한 합의가 이루어져야 한다. 예를 들어 동독의 법적 주권, 재정규정, 조직구성에 관한 규정 등이 여기에 포함된다. 이에 상응하는 조치는 개별 적인 부처를 통해 이루어질 것이다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/2928, 17. Sitzung des Ministerrates der DDR, 08.03,1990



'철도통일의 단계'-란슈타인시에서 개최된 독일철도 이사회 연례회의에 대한 연방 철도신문의 보도

1990년 1월 4일

담당자 / 기관\_ 서독 독일연방철도 이사회, 동독 독일제국철도

#### 내용

이 문서는 서독의 독일연방철도 이사회의 연례회의에 동독 독일제국철도의 청장이 참가한 것에 대한 보도이다. 양쪽 독일의 철도 대표들은 통합을 위해 함께 노력하겠다고 선언했 다. 동독과 서독 철도의 통합은 세 단계를 거쳐 실현될 수 있을 것이라고 하였다. 그것은 다음과 같다:

- 1. 단기적인 조치를 취하기 위해 현재의 상황 파악
- 2. 협력공동체의 구성-철도서비스의 개선, 철도운영공동체, 승무원의 자유로운 투입, 차량 의 현황 파악, 공동구매
- 3. 동일한 기준에 따른 계획수립

동독 철도의 개혁을 위해 약 1,000억 DM이 소요될 것으로 보인다. 800억 DM은 인프라 정비와 보수구축에, 200억 DM은 새로운 차량 구입에 소요될 것이다. 동독 철도를 서독 철도의 기술수준에 이르게 하기 위해서는 약 10년이 소요될 것으로 보인다. 동독 철도의 생산성은 현재 서독 철도의 30에서 40% 정도 된다. 베를린-라이프치히-드레스덴을 연결하는 노선이 부족하다는 점 또한 중요하게 언급되었다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn, April 1990, S. 1 f.



'동서독 간의 철도여행'-베를린 국제관광박람회에서 동서독 철도의 협력을 소개하는 서독 철도신문의 보도

1990년 4월 1일

담당자 / 기관\_ 서독 독일연방철도 이사회

#### 내용

이 문서는 서독의 독일철도신문이 동서독 철도의 협력에 관해 보도한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

서독 철도는 1990년에 약 천만 명의 동독 주민들이 철도를 이용해서 서독을 방문할 것으로 예상한다. 1989년 11월부터 1990년 1월 사이에 동독과 서독 간의 철도를 이용한 승객의수는 전년도 같은 기간에 비해 600% 증가했다. 철도를 이용해 서독을 여행하는 동독의연금생활자와 가족방문자들에게는 반값요금의 혜택을 준다. 1990년 여름에 만들어질 철도운행에 관한 정보에는 동독의 철도와 베를린의 전철 운행표도 포함될 것이다. 지금까지는 동독 또는 동구권 여행을 위한 차표를 서독의 독일철도역 창구에서는 구입할 수 없었다. 1990년에는 이러한 제한이 사라질 것이다. 동서독의 철도는 학생들의 수학여행을 지원할 것이다. 서독의 철도여행사인 아메로파는 앞으로 동독으로의 여행 프로그램도 제공할 것이다. 프랑크푸르트의 버스여행사 도이치투어링도 5개의 동독과 서독 사이의 장거리버스노선의 신설신청서를 제출했다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn, April 1990, S. 3



'또 하나의 독일 철도'-동독의 독일제국철도를 통합된 독일의 시장경제적 조건에 맞추어 구조조정하는 것에 대한 서독 독일연방철도신문 보도

1990년 12월 1일

담당자 / 기관\_ 독일제국철도

#### 내용

이 문서는 통일 직후 독일철도신문이 동독의 독일철도를 특별주제로 다룬 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

서독의 독일연방철도와 마찬가지로 동독의 독일제국철도 또한 분단 전에 독일을 지배했던 동서연결과 남북연결 노선을 변경했어야만 했다. 동독에서는 철도가 여객수송과 화물수송을 위한 중요한 교통수단이었다. 철도가 많이 이용되었음에도 불구하고 철도노선을위한 투자는 많이 이루어지지 않았다. 통일된 독일에서 제국철도는 다른 철도와 경쟁해야만 한다. 구동독지역은 유럽에서 가장 높은 철도연결망을 갖고 있다. 앞으로 몇 년간은 철도노선을 정리하는 것이 불가피할 것이다. 제국철도는 국내 화물수송의 4분의 3을 담당했다. 열악한 도로사정, 차량부족 및 저렴한 요금 때문에 철도는 항상 만원이었다. 철도노선의 킬로미터당 이용률을 보면 제국철도는 국제적으로도 가장 높은 이용률을 보였다. 그러나 이제 신연방지역에서 화물수송은 더 이상 중앙집권적으로 계획되지 않고, 제국철도는 개선된 서비스로 승객을 유인해야만 한다. 현재 고용되어 있는 255,000명의 직원수도 줄여야만 할 것이다. 제국철도는 현재 차량을 공장에서 자체제작하고, 부품도 자체조달하며, 철도노선의 건설도 자체적으로 추진한다. 베를린 지하철과 갈탄광산콤비나트의 공장철도도 제국철도의 사업장에서 제작된다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn, Dezember 1990, S. 8



'교통프로젝트로서의 통일'-통일된 독일의 철도노선 확장을 위한 연방정부의 계획에 대한 독일연방철도신문 보도

1991년 3월 1일

담당자 / 기관\_ 독일연방철도, 독일제국철도

#### 내용

이 문서는 독일 연방철도신문이 보도한 것으로 연방정부 교통부장관이 기자회견에서 발표 한 내용을 다루고 있다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

연방교통부장관이 언급한 '독일통일 교통프로젝트'라고 불리는 전독일의 교통노선계획에 따르면 1,500km 철도노선, 1,200km 도로, 200km 수로가 짧은 시일 내에 확장되거나 새로 건설될 것이라고 한다. 특히 동서 간의 연결을 위해 중요한 노선을 먼저 건설하게 될 것이라고 한다. 연방정부는 이 사업을 위해 1991년에만 450억 DM을 지출할 계획이다. 교통예산은 1990년에 비해 40% 증가했다. 계획절차도 10년에서 15년 걸리던 것을 2년에서 5년으로 단축하도록 했다.

이 프로젝트 내에서도 구간 간에 우선순위가 정해진다. 5개의 교통로에는 철도가 확장 건설된다. 9개의 철도노선 중에 가장 먼저 건설될 것은 하노버와 베를린 간의 노선이며, 이구간의 건설이 현재 가장 많이 진행되었다. 이구간은 1997년까지 시속 250km로 달릴 수있는 구간으로 만들어질 것이다. 그러면 하노버와 베를린 간에 소요되는 시간이 현재의 4시간에서 2시간도 안 되게 줄어들 것이다. 프랑크푸르트와 라이프치히 구간도 기존의 5시간 반에서 세시간이 채 안 되게 줄어들 것이다. 서독지역에서는 계획되었던 사업이 중단되거나 연기될 수도 있다. 단 시작된 사업은 완공하도록 한다. 하노버-베를린 구간의 고속도로는 6차선으로 확장한다. 화물운반을 위한 수로도 증설할 것이다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn, März 1991, S. 1 f.



'독일통일 교통프로젝트'의 철도노선확장공사 착수와 관련된 작센안할트 주의회 의 제안에 대한 주정부 경제부의 답변

1991년 5월 9일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부 경제부, 주의회

#### 내용

이 문서는 작센안할트 주의회 기민당이 주정부에게 연방정부에게 괴얼리츠-드레스덴-켐니츠-프라우엔-호프-뉘른베르그-슈투트가르트-뮌헨 철도노선을 '독일통일 교통프로젝트'의 우선순위 사업으로 지정할 것을 요구하라고 제안한 것에 대해 주정부 교통부가 답변한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

기민당은 독일통일 교통프로젝트에서 작센과 남부독일을 연결하는 철도노선의 개선에 기여하지 않는다고 지적했다. 이 문제가 개선된다면 켐니츠와 츠비카우지역이 경제적으로 활성화 될 수 있을 뿐만 아니라 새로운 철도노선을 개척할 필요도 없다는 것이다.

이에 대해 주정부는 이 제안을 환영한다고 답했다. 주정부가 연방교통부장관에게 이미 이를 위한 제안서를 제출했다고 보고했다. 주정부는 나아가 바이에른과 바덴-뷔르템베르크 주와 함께 연방정부에 압력을 가하고 있다고 했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen, Drucksache 1/331



연방교통계획에 철도노선을 포함시키는 것에 관한 메클렌부르크-포어폼메른 주의회의 제안

1991년 5월 15일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회

## 내용\_

이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주의회의 기민당이 주정부에게 듀커로프-우제돔-슈비네뮨데 철도노선을 연방교통계획에 포함시키도록 노력하라고 요구하는 것이다. 이 노선은 2차 세계대전이 종료될 때까지 동포어폼메른지역을 위한 중요한 교통연결망이었다. 그러나 전쟁 후에 배상문제로 철도가 철거되었고, 동독 체제하에서 이 지역은 소외지역이 되었다. 이 제안은 이 지역을 경제적으로 다시 활성화하려는 희망을 담고 있는 것이다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 1/402(neu)



연방교통계획에 철도노선을 포함시키는 것에 관한 메클렌부르크-포어폼메른 주의회의 제안에 대한 토론

1991년 5월 16일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회

#### 내용

이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주의회에서 듀커로프-우제돔-슈비네뮨데 철도노선을 연방교통계획에 포함시키자는 제안에 대해 토론한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

기민당의 리만 의원은 동포어폼메른지역은 베를린에서 이 지역까지 연결되는 직통노선이 존재하지 않았기 때문에 동독 정부에 의해 경제적으로 불이익을 받았다고 주장했다. 그는 폴란드와의 교류를 활성화하기 위해서라도 철도노선을 건설해야만 한다고 하였다.

경제부장관은 철도노선의 건설이 지역경제와 관광산업에 도움을 줄 것이라는 점에 동의하며 제안을 지지한다고 밝혔다. 이 제안과 함께 주정부는 이 지역 주민들의 청원서도 함께 제출할 것이라고 했다. 독일제국철도가 조사한 바에 따르면 이 노선을 건설하기 위해 5억 5천만 DM이 소요되고, 교량건설을 위해 3천만 DM이 추가될 것이라고 했다.

사민당과 좌파/민사당은 이 제안에 반대했다. 그 이유는 다른 노선의 건설이 더 시급하다는 것이다. 그렇기 때문에 이 제안은 경제상임위원회에 다시 회부되었다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Plenarprotokoll 1/21, S. 910-915



철도교통에 관한 연방교통부장관의 인터뷰 1991년 6월 1일

담당자 / 기관\_ 연방교통부

내용

이 문서는 '블릭풍트' 잡지가 연방교통부장관 균터 크라우제를 인터뷰한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

교터 크라우제는 교통프로젝트의 계획기간을 감축하기 위해 노력하고 있다고 했다. 신연 방지역의 철도확장을 위해 특히 '독일통일 프로젝트'가 290억 DM을 계획하고 있으며, 이 사업을 통해 동부와 서부독일 간의 철도연결망의 공백을 메우고, 독일제국철도의 철도노선을 보수정비하는 것이 그 목표라고 했다.

독일이 급증하는 통과여객을 어떻게 감당할 것인가 하는 질문에 그는 독일 정부가 이미 1980년대 이후 이에 대응하기 위한 기반을 마련했다고 답했다. 그와 관련해 1991년 6월 2 일부터 고속전철이 운영되며 다양한 유럽고속전철 프로젝트가 현재 진행 중이고 다른 노선들도 독일에서 새로 건설되거나 확장공사 중이라고 답했다.

크라우제 장관은 독일연방철도와 독일제국철도가 신속하게 통합되는 것을 지지하지만, 현재는 두 개의 철도의 구조가 너무 상이하기 때문에 급하게 통합하는 것이 의미가 없다고 밝혔다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, Juni 1991, S. 1 f.

문서 번호 63 철도노선 철거에 관한 질의에 대한 작센 주정부 경제부의 답변 1991년 6월 3일

담당자 / 기관\_ 작센 주의회, 주정부

#### 내용

이 문서는 작센 주의회 녹색당 가버 의원이 철도노선의 철거와 철도정책 일반에 관해 질의한 것에 대한 주정부의 답변이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

지금까지 철도노선을 철거하려는 계획은 없다. 연방교통부장관도 이런 이야기는 언론에서 지어낸 근거 없는 소리라고 분명히 밝혔다.

독일제국철도의 철도노선의 경우 현재 경제성이 검토되고 있다. 그것이 철도노선의 철거를 의미하는 것은 절대 아니다. 근본적으로 철도노선은 유지하거나 확장하게 될 것이다. 주정부는 나아가 철도정책의 핵심적인 사업은 도로교통을 원활하게 하기 위해 동서지역을

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen, Drucksache 1/390

연결하는 철도노선을 확장하는 것이라고 밝혔다.



독일연방철도에 근무하는 독일제국철도 직원의 고용에 관한 연방철도신문의 보도 1991년 8월 1일

담당자 / 기관\_ 독일연방철도

#### 내용

이 문서는 연방철도가 1990년 10월부터 제국철도의 직원을 기간제로 채용한 것에 대한 연 방철도신문의 보도이다. 연방철도는 현재 숙련인력을 찾지 못해서 어려움을 겪고 있고 제 국철도는 교통량이 줄었기 때문에 직원이 남아돌아서 어려움을 겪고 있다. 그래서 두 철도 회사 간의 인력보조를 통해 서로 돕고 있다. 현재 2,000명의 제국철도 직원이 연방철도에서 근무하고 있으며 연방철도는 이들의 업무에 대만족하고 있다고 한다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, August 1991, S. 3



독일통일 철도건설기획사의 설립에 관한 연방철도신문의 보도 1991년 9월 1일

담당자 / 기관\_독일제국철도, 독일연방철도, 연방교통부

#### 내용

이 문서는 독일연방철도와 독일제국철도 이사회가 1991년 8월 15일에 베를린에서 독일통일 철도건설기획사를 설립하는 계약서에 서명하였다는 보도이다. 이 회사는 베를린에 본부를 두고 새로운 철도교통프로젝트 '독일통일'을 계획하고 실현하는 것을 목표로 한다. 이를 위해 290억 DM이 소요될 것으로 예상되었다. 이 기획사의 설립으로 동서지역에 통합된 철도교통 구조를 위한 전제조건이 충족되었다. 구동독지역의 교통망은 급증하는 현재의 교통을 감당할 수 있는 능력이 없다. 이 보도에서는 신연방주에서 교통망을 위한 계획이 신속히 진행되고 있다는 것을 특히 긍정적으로 강조했다. 이 법은 프로젝트의 준비단계가 확실히 신속하게 진행되도록 할 것이다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, September 1991, S. 1 f.



독일제국철도와 독일연방철도의 병합에 관한 질의에 대한 메클렌부르크-포어폼 메른 주정부 경제부장관의 답변

1992년 6월 2일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회, 주정부 경제부

#### 내용

이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주의회에서 제국철도와 연방철도의 병합에 관해 질의한 것에 대한 주정부의 답변이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

두 철도의 병합은 독일에 통합된 철도망을 가능하게 해 준다. 메클렌부르크-포어폼메른을 위해서는 두 개의 노선이 복구되어야만 한다. 동시에 철도가 여객철도와 근거리교통으로 분리되어야만 한다. 근거리교통은 연방주와 지방자치단체에게 관할권을 이양하게 된다. 두 철도의 병합과 철도개혁을 위한 법 개정은 연방회의의 동의를 필요로 하기 때문에 주정부는 이와 관련해서 영향력을 행사할 수 있다. 인력감축계획과 철도노선의 철거계획은 주정부에 알려진 것이 없다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 1/1849



데데레벤-옉스하임 구간 철도의 동서 단절구간을 연결하는 것에 관한 질의에 대한 작세안함트 주정부 경제부의 답변

1992년 6월 18일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부

#### 내용

이 문서는 작센안할트주와 니더작센주에 걸쳐 있는 북부 하르츠 산악지역의 동서연결 철도노선에 관한 질문에 대해 주정부가 답변한 것이다. 주의회의 의원들은 니더작센의 옉스하임과 작센안할트의 데데레벤 사이의 철도를 신속히 다시 연결할 것을 요구했고, 니더작센의 교통부도 이 노선을 연결하는 것이 시급하다고 보았다.

작센안할트 주정부는 이 노선을 연결하는 것이 교통경제적으로 볼 때 별로 의미가 없다고 본다. 철도노선을 연결시킨다고 하더라도 할버슈타트에서 헬름슈테트를 거쳐 브라운슈바 이크로 가는 철도운행 시간이 버스를 타는 것보다 크게 줄어들지 않을 것이기 때문이다. 주정부는 그 대신 비넨부르크와 슈타펠부르크지역을 연결하는 도시공간계획을 선호한다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/1584



철도를 통한 소련군 철수에 대한 연방철도신문의 보도 1992년 7월 1일

담당자 / 기관\_ 독일연방철도, 독일제국철도

#### 내용

이 문서는 연방철도신문이 구동독지역에서 철수하는 소련군이 철도를 통해 철수하게 될 것이라고 보도한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

동독에 주둔했던 소련군 병력은 총 340,000명, 가족과 군속이 210,000명이었다. 이들이 1994년까지 철수하기로 합의했고, 1991년에 이미 165,000명의 군인과 민간인의 철수가 이루어졌다. 1991년에는 철수 인원의 절반은 배로, 나머지 절반은 철도로 철수했다. 독일제국 철도가 철수를 위한 이동을 담당했었다. 철도와 배를 이용한 중요한 이유는 철수물자에 위험물이 포함되어 있기 때문이었다. 1991년에 총 45,000간의 화물칸이 동원되었다. 1992년과 1993년에 약 60,000개의 화물칸이 필요할 것으로 보이며 1994년이 되어야 그 수가 감소될 것으로 보인다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, Juli 1992, S. 5



독일제국철도의 병설철도노선 유지에 관한 질의에 대한 튜링겐 경제부장관의 답변 1993년 2월 25일

담당자 / 기관\_ 튜링겐 주의회, 주정부 경제부

#### 내용

이 문서는 튜링겐 주의회의 프렐러 의원이 제국철도의 직원 해고와 철도역 폐쇄로 인해 철도승객과 화물운송량이 감소했고, 앞으로도 폐쇄와 해고가 지속될 것을 우려하면서 주정부가 이에 대한 대책을 가지고 있는지 질문한 것이다. 그에 대한 주정부 경제부장관의 답변을 요약하면 다음과 같다:

주정부는 원칙적으로 철도의 인프라구조를 유지하려고 한다. 그러나 경우에 따라서는 철도노선을 폐쇄할 수도 있다. 독일제국철도는 현재 철도교통을 제한하려는 것이 아니라 오히려 새로운 서비스를 위해 투자하고 있다. 철도노선의 폐쇄는 그 노선이 장기적으로 경제성이 없을 때에만 이루어진다. 가이스마-딜껠슈테트 구간이 바로 그런 경우였다. 주정부는 현재 독일제국철도와 함께 철도 인프라구조를 개선하기 위해 지역과 근거리교통망을 발전시키기 위한 새로운 방안을 세우는 중이며, 이를 위해 정부가 2백만 DM을 제국철도에 지원하기로 했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Thüringen, Plenarprotokoll 1/74, S. 5306-5307



베를린-뉘른베르크 철도노선에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부 도시건설주 택부의 답변

1993년 3월 17일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부

#### 내용

이 문서는 작센안할트 주의회에서 독일통일 교통프로젝트의 틀에서 계획된 철도노선 공사의 현황에 관해 질의한 것에 대해 주정부가 답변한 것이다. 특히 에어푸르트와 할레-라이 프치히 구간의 환경영향에 관해 질문했다. 그에 대해 작센안할트 주정부는 공간규정절차를 통해 철도기술적, 경제적, 친환경적 시각에서 철도노선 건설을 검토하고 있다고 답했다. 이 절차를 위해 친환경평가조사가 실시되었다. 교통프로젝트의 진행 경과에 따라 친환경영 향평가가 더 필요할 수도 있다고 했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/2427

문서 번호 71 암멘도르프 열차공장의 전망에 관한 질의에 대한 작센안할트 경제부의 답변 1993년 6월 21일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부

내용

이 문서는 작센안할트 주의회에서 동독 체제하에서 국영기업으로 운영되었던 암멘도르 프 차량공장에 관한 질의에 대한 주정부의 답변이다. 이 열차차량 공장은 통일 이후 독일 차량주식회사의 자회사가 되었다. 질문의 요점은 생산의 다변화와 판매시장에 관한 것이었다. 이에 대해 주정부는 이 회사의 중요한 판매시장은 구소련연합으로 1993년도에도 전체 주문량의 50%가 구소련연합에서 왔으며 공급을 다변화하기 위해 암멘도르프 열차공장은 특히 신연방지역의 지방열차건설 프로그램과 중국에서 시장을 모색할 필요가 있다고보았다. 다양화 전략과 주정부의 도움으로 회사가 계속 유지될 수 있도록 모색해야만 한다고 답했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/2749



제국철도에 의한 전철공사 발주와 관련된 브란덴부르크 주의회 토론 1993년 9월 30일

담당자 / 기관\_ 브란덴부르크 주의회

#### 내용

- 이 문서는 브란덴부르크 주의회에서 제국철도가 전철공사를 발주하는 것에 대해 논의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:
- 이 공사는 총공사금 30억 DM으로 우선 100대, 이어서 450대의 전철을 건설하는 것이다. 이와 관련하여 암멘도르프의 독일열차제작회사가 공사를 발주하게 될지 아니면 에닝스도 르프의 AEG 철도차량생산회사가 공사를 하게 될지에 대해 질의했다. 이 두 회사는 모두 동독시절 국영기업이었다.

처음에는 독일열차제작회사가 모든 공사를 담당할 것이라고 이야기되었다. 그러나 주정부의 경제부장관이 토론 초반에 회의가 열리기 전날 밤에 AEG와 독일열차제작회사 그리고 연방철도와 제국철도 간의 합의가 이루어졌다고 알렸다. 합의된 바에 따르면 AEG에게도적지 않은 공사물량이 발주되었고, 주정부는 그를 위해 많이 노력했다. 두 회사 중에 어느쪽이 더 좋은 제안을 제출했는지에 대해 논의되었다. 공사를 수주하는 것은 두 기업의 일자리에 중요한 영향을 미치게 될 것이다. 일반적으로 산업에 종사하는 노동력의 수가 통일이후 급속히 감소했다고 말한다.

주의회의 논의에서는 일자리를 위해서는 이와 같은 공사의 수가 너무 적다는 것이었다.

출처\_ Landtagsdokumentation Brandenburg, Plenarprotokoll 1/77, S. 6169-6178



제국철도의 교량건설 프로그램과 구동독지역에서의 교량안전 수준을 서부독일 의 수준에 맞도록 조정하는 것에 대한 연방철도신문의 보도

1991년 1월 1일

담당자 / 기관\_ 연방철도, 제국철도

#### 내용

이 문서는 연방철도신문이 구동독지역에서 독일제국철도가 담당한 교량건설, 교량개조에 관해 보도한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

독일통일의 철도프로젝트는 1,000개의 새로운 철도노선 건설을 계획했다. 철도교량의 건설을 위해 1991년 이후 매년 3천만 DM이 지출되었다. 그 정도의 금액이 철로의 건설과 확장을 위해 사용되었다. 문제는 동독시기에 교량이 제대로 관리되지 않았다는 점이다. 교량의 평균 수명은 70년에서 100년 정도이다.

이 신문보도에서는 더 빠른 속도와 많은 무게를 감당할 수 있는 다양한 교량건설 사업이 소개되었다. 이런 사업들은 승객의 여행시간을 단축한다. 현재는 80개의 교량이 낙후해서 제한적으로만 이용할 수 있지만, 2000년까지는 신연방지역의 철도교량의 수준이 서독지역의 수준에 달하게 될 것이다.

출처\_ "Blickpunkt", Zeitung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, November 1993, S. 10



철도교차점법에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변 1993년 11월 9일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부, 주의회

내용

이 문서는 작센안할트 주의회에서 독일통일 교통프로젝트 중에 지형의 고저를 조절하기 위해 건설될 철도교량의 재정에 관해 질의한 것에 대해 주정부가 답변한 것이다. 그것을 요 약하면 다음과 같다:

철도교차점법에는 공사를 위해 필요한 비용은 연방정부, 철도회사 및 연방주와 기초지방자 치단체를 포함한 도로건설공사 발주기관이 삼분해서 부담한다고 되어 있다. 그러나 기초지 방자치단체가 부담할 재정은 아직 불분명하다. 주정부 교통부는 이와 관련하여 독일통일 교통프로젝트의 틀에서 이루어지는 공사의 책임은 공사를 기획한 쪽에서 맡게 되는데, 현재 그런 책임을 맡고 있는 기초자치단체와의 협력이 그렇게 잘 이루어지고 있는 것은 아니라고 밝혔다. 작센안할트 주정부가 부담하는 비용은 4,550만 DM, 기초자치단체가 부담할 금액은 9,160만 DM이다. 주정부가 개별적인 프로젝트를 위해 기초자치단체에 얼마 정도 지원해 줄 수 있는지에 대해서는 지금 말하기 어렵다고 한다. 그러나 기초자치단체의 도로건설 기초단체교통재정법에 책정된 1995~1997년도 재원은 교차로 건설을 위한 재원을 조달하기 위해 사용되지 않도록 한다. 기초자치단체의 도로공사 비용을 지원하기 위해 교외선과 같은 근거리 철도여객 운송을 위한 지원을 위한 재원을 전용하는 일은 없을 것이다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/3164



독일통일 교통프로젝트의 철도노선 확장에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변

1994년 1월 18일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부

#### 내용

이 문서는 작센안할트 주의회의 퇴겔 의원이 1993년 12월 6일 잘즈베델에서 열렸던 회의에 관해 질의한 것이다. 이 회의에는 연방교통부, 브레멘 시정부, 니더작센 주정부, 작센안할트 주정부의 대표들이 브레멘-윌젠-잘즈베델-슈텐달을 연결하는 소위 말하는 아메리카철도 노선의 건설에 관해 논의했었다. 주정부의 답변을 요약하면 다음과 같다:

작센안할트 주정부는 이 회의의 결과가 아주 좋다고 평가했다. 회의의 목적은 이 노선을 동서노선의 분단지점을 새로 연결하면서 1997-1998년까지 최소한 시속 160km의 속도로 달릴 수 있도록 전철화하는 것이었다. 이 공사를 위한 비용은 동서독 간의 국경으로 인해 분단되었던 철도를 연결하는 공사를 위해 연방주가 재정부담에 동참한다는 것에 대해서는 통일조약에 합의된 바가 없다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/3359



베를린-브란덴부르크 간의 전철노선 복원에 대한 브란덴부르크 주의회의 제안 1994년 2월 17일

담당자 / 기관\_ 브란덴부르크 주의회

내용

이 문서는 브란덴부르크 주의회의 모든 정당들이 독일 분단으로 인해 단절된 베를린과 브 란덴부르크 사이의 전철노선을 최대한 신속하게 복원할 것을 요구한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

베를린-브란덴부르크 전철노선의 복원이 필요한 이유는 도심과 근교지역 간의 교통이 급증할 것으로 예상되기 때문이라고 설명했다. 이 제안에는 다시 복원되어야 할 노선과 구간의 목록이 포함되어 있다. 전철과 교외선이 함께 투입될 수 있어야 하고 전철노선을 위한 토지를 확보해야만 한다. 프리스터벡-리히터펠데-텔토우 노선은 장벽 건설 이전 노선을 따르는 것보다는 현재 교통량 변화를 반영해야 한다. 주정부는 다른 전철노선을 검토하고 1994년 5월 31일까지 현황보고서를 제출해야만 한다.

출처\_ Landtagsdokumentation Brandenburg, Drucksache 1/2773



베를린-브란덴부르크 간의 전철노선 복원과 브란덴부르크 주정부의 교통정책의 기본지침에 대한 주의회의 토론

1994년 3월 2일

담당자 / 기관\_ 브란덴부르크 주의회

#### 내용

이 문서는 브란덴부르크 주의회에서 베를린-브란덴부르크 전철노선의 복원을 위한 제안 과 주정부의 교통정책 기본원칙에 관해 논의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다: 주정부의 교통장관은 교통정책의 기본원칙은 경제를 지원하며, 동시에 환경과 자연보호를 배려하는 것이라고 설명했다. 이 원칙은 교통부와 환경부, 경제부가 협의한 것이라고 했다. 세 부처가 공동으로 독일통일 교통프로젝트 17의 틀에서 고속전철 건설과 수로 건설을 위한 두 개의 연방프로젝트에 대한 주정부의 입장을 결정했다고 보고했다. 브란덴부르크 주정부는 연방정부가 이 프로젝트를 계획하면서 주정부를 참여시키지 않은 것을 비판했다. 나아가 주정부는 베를린-브란덴부르크 간의 단절된 전철노선을 최대한 신속하게 복원하라는 제안을 지지한다고 밝혔다.

이 토론에 참가한 다른 의원들은 주정부가 발표한 기본원칙이 구체적이지 않고 일반적인 것만 언급하기 때문에 실제로 평가할 수 없다고 비판했다. 재정문제에 대한 구체적인 해답을 제시하지 않고 교통정책 목표를 언제까지 달성한다는 시간도 제시하지 않았을 뿐 아니라 어떻게 그 목표를 달성할 것인지도 설명하지 않는다고 했다. 기본원칙에는 개별적인 사안들만 열거되었을 뿐, 그것들이 통합적인 교통정책 방안과 어떻게 연결되는지에 대한 설명도 없다고 비판했다. 전철노선의 신속한 복구를 위한 제안은 하벨란트 전철노선 건설을 위한 12,000명의 주민들의 청원으로 시작되었는데, 이러한 청원이 있었던 이유는 그때까지 교통정책적으로 실현된 것이 너무 없었기 때문이다. 베를린 서부 교외지역은 전철연결망으로부터 완전히 배제되어 있다.

출처\_ Landtagsdokumentation Brandenburg, Plenarprotokoll 1/87, S. 7138-7150



하르츠 북부의 단절된 철도노선 연결을 위한 작센안할트 주의회의 제안 1994년 4월 27일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부

내용\_

이 문서는 작센안할트 주의회의 기민당과 자민당이 독일의 분단으로 인해 단절된 슈타펠 부르크와 비넨부르크 사이의 철도노선을 최대한 빠른 시일 내에 복원할 것을 제안한 것이다. 연방교통부차관은 니더작센주와 작센안할트주에 이 공사는 주정부의 재정부담 없이진행될 것이라고 약속했다고 한다. 이 공사를 통해 두 지역의 통합을 촉진할 뿐만 아니라새로운 일자리를 창출하고 동부 하르츠지역의 관광도 활성화하게 될 것이라고 보았다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/3663



하르츠 북부지역에서 단절된 철도노선을 연결하는 것에 대한 작센안할트 주의회의 결정

1994년 5월 5일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부, 주의회

# 내용\_

이 문서는 작센안할트 주의회가 1994년 4월 27일에 기민당과 자민당이 제출한 제안을 받아들이고, 주정부로 하여금 연방교통부에게 슈타펠부르크와 비넨부르크 사이의 철도노선을 최대한 신속하게 복원할 것을 건의하도록 결정한 것이다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/61/3663 B



하르츠 북부지역에서 단절된 철도노선을 연결하는 것에 대한 작센안할트 주의회의 토론

1994년 5월 5일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부

#### 내용

이 문서는 북부 하르츠지역에서 분단으로 단절된 열차노선을 복원하는 것에 관해 작센안 할트 주의회에서 토론한 것이다. 먼저 이 사안을 제안한 마틴 슈발바는 단절된 열차노선의 복원계획을 세우게 된 배경을 설명했다. 연방정부와 작센안할트 주정부가 이 프로젝트의 재정부담을 두고 오랫동안 해결책을 찾지 못하다가 1993년 12월에 연방정부가 비용을 부담하기로 동의했다고 하였다. 이 비용은 약 5천만 DM이었다.

주의회의 야당 소속 토마스 펠케 의원은 이 제안을 제출한 것 자체가 선거전략의 일환이라고 비난하면서 그것은 주정부의 역량이 모자란다는 것을 보여줄 뿐이라고 평가했다. 칼 엥겔 의원은 1993년 12월 연방정부가 합의한 이후 아무 것도 실행된 것이 없다고 비난했고, 류더리츠 의원은 단절된 철도노선 연결은 교통기술적으로 볼 때 중요한 의미를 갖는 것이 아니며 오히려 민간회사인 발츠베르크 일젠부르크만 혜택을 보게 된다고 지적했다. 그러나 원칙적으로 주의회 소속 모든 정당들이 이 제안에 동의했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Plenarprotokoll 1/61, S. 7329-7331



베를린-브란덴부르크 간의 전철노선 복원에 대한 브란덴부르크 주정부의 의회 보고

1994년 6월 14일

담당자 / 기관\_ 브란덴부르크 주정부

#### 내용

이 문서는 브란덴부르크 주정부가 베를린-브란덴부르크 전철노선 복원에 관해 주의회에 보고한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

베를린-브란덴부르크 전철노선 복원의 목표는 두 지역의 삶의 조건을 동등하게 하는 것이다. 그를 위해 여객운송과 화물운송을 위한 철도가 중요한 역할을 한다. 베를린-브란덴부르크 전철노선 복원을 위한 모델은 1961년 베를린 장벽 건설 이전에 있었던 전철망이다. 단절된 전철망의 연결을 위한 우선순위의 목록이 만들어졌다.

이 보고서는 나아가 단절된 철도노선 복원과 관련해 정부와 철도회사 간에 이루어진 다양한 합의와 계획을 보여준다.

출처\_ Landtagsdokumentation Brandenburg, Drucksache 1/3114



교통통합을 위한 지원 실무그룹의 회의기록 발췌 1990년 6월 25일

담당자 / 기관\_ 동독 교통부, 서독 연방교통부, 교통통합 지원 실무그룹

내용\_

이 문서는 과도개혁기에 작성된 문서로 동독의 도로교통에 포커스가 맞추어져 있다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

동독의 교통부는 현재 진행 중인 상업도로와 국가주권과 관련된 도로문제를 분리하는 작업에 관해 보고했다. 동독은 도로와 관련된 전 분야에서 서독의 연방법을 수용하기로 했다고 교통부가 설명했다. 새로 구축될 신연방주를 위한 새로운 도로교통법이 준비될 것이라고 했다. 이를 위해 1990년도 하반기에 필요한 예산이 10억 DM 정도가 될 수 있을 것으로 보이는데 이것은 아직 확보되지 않았다고 했다.

연방교통부 예산과는 1990년 하반기 동독지역에서 실행될 조치를 위한 비용은 추경예산 1억 5천만 DM과 다른 분야에서 몇 년 동안 절약한 4억 5백만 DM으로 조달할 것이다. 이중에 많은 예산이 교량건설을 포함한 도로건설에 사용될 것이다. 하노버-베를린 철로도여기에 포함된다. 1990년 7월 6일과 7일 사이에 드레스덴에서 투자프로그램에 관한 논의가 있을 것이다.

출처\_ Bundesarchiv, DM 1/14566; aus: http://www.deutsche-einheit-1990.de/wp-content/uploads/BArch\_DM-1\_14566.pdf(abgerufen: 30.03.2016)



국영기업 고속도로공사의 예산조직으로 전환하는 조직지침 1990년 6월 29일

담당자 / 기관\_ 동독 교통부

#### 내용

이 문서는 과도개혁기 동독의 교통부가 국영기업인 고속도로공사의 조직을 개편한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

고속도로공사의 업무에서 고속도로 건설과 유지관리 분야를 분리해서 독립적인 유한회사로 전환한다. 앞으로 고속도로공사의 주된 업무는 동독의 고속도로를 위한 중앙기관으로서 5개의 고속도로건설국으로 이루어지며 이 기구는 새로 구축될 주정부의 지시를 받게된다. 고속도로공사는 교통부장관이 임명하는 사장이 총괄한다. 고속도로공사를 위한 예산담당관이 임명된다. 고속도로공사 관리자의 통제와 감시는 교통부 도로건설국에서 담당한다. 고속도로공사는 국영기업이었던 고속도로공사의 법적 후속기관으로 모든 권리와의무를 위임받게 된다. 고속도로공사의 과제와 업무방식은 정관에 규정되어 있다. 정관, 조직계획, 구조계획은 교통부장관에 의해 승인되어야 한다. 이 규정은 1990년 7월 1일부터효력을 발휘한다. 고속도로공사 사장은 지금까지 국영기업이었던 고속도로공사의 회계정산을 검토한다.

출처\_ Bundesarchiv, DM 1/18546; http://www.deutsche-einheit-1990.de/wp-content/uploads/BArch\_DM-1\_18546.pdf(abgerufen: 20.10.2016)



서독의 도로교통법을 수용할 경우 동독의 도로와 고속도로 확장을 위해 필요한 비용견적

1990년 7월 27일

담당자 / 기관\_ 동독 교통부, 도로건설국

### 내용

이 문서는 과도개혁기 동독 정부가 서독의 도로교통법을 수용할 경우 소요될 비용을 계산한 것이다. 그에 따르면 고속도로의 경우 갓길을 도입하기 위한 공사에 가장 많은 비용이 소요될 것으로 보인다. 전체 비용 25억 8백만 DM 중 약 20억 DM의 견적이 나왔다. 국도의 경우 가드레일을 위한 공사비가 가장 많이 필요할 것으로 보인다. 이 비용은 국도공사비용 11억 4천만 DM 중에서 11억 DM의 견적이 나왔다. 나머지 지방도로의 경우 신호등과 보행자를 위한 보호시설, 도로 건설 등을 위해 소요되는 비용이 가장 클 것으로 보인다. 도로공사를 위해 소요될 비용의 총액이 48억 DM이 될 것으로 보인다.

출처\_ Bundesarchiv, DM 1 / 13163; http://www.deutsche-einheit-1990.de/wp-content/uploads/BArch\_DM-1\_13163.pdf



동서고속도록 A20의 건설과 계획을 위한 비용을 주의회가 동의해 주기를 구하는 메클렌부르크-포어폼메른 주지사의 제안

1991년 9월 10일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주지사

### 내용

이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른주의 주지사가 주의회에서 뤼벡-로스토크-슈테틴을 잇는 동서연결 A20 고속도로의 건설을 위해 소요될 비용에 동의해 줄 것을 요청하는 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

A20 고속도로는 독일통일 교통프로젝트의 하나이다. 이 고속도로의 건설을 위한 비용은 전적으로 연방정부가 부담한다. 그러나 메클렌부르크-포어폼메른 주정부가 이 고속도로의 건설을 위한 계획을 세우고 집행을 관리감독하기 위해서는 비용이 발생한다. 현재 연방주에 이 프로젝트를 계획하고 감독할 전문인력이 없기 때문에 이 제안은 연방주가 독일통일 국도계획과 건설을 위한 유한회사를 설립해서 이 회사에게 고속도로 건설을 위한 계획을 세우고 공사를 감독하도록 위임하자는 것이었다. 이 회사는 연방정부와 신연방주가 함께 참가하도록 한다. 1991년에서 2000년까지 총 2,720만 DM을 이 회사의 참가비용으로확보하고 1억 3,750만 DM을 계획과 건설감독을 위한 비용으로 책정해 둔다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 1/725



동서고속도로 A20의 건설과 계획을 위한 비용을 주의회가 동의해 주기를 구하는 메클렌부르크-포어폼메른 주지사의 제안에 대한 주의회의 심의

1991년 9월 11일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회

### 내용

이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주의회에서 A20 동서고속도로의 건설에 관해 열린 토론이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

주정부의 경제부장관은 A20 고속도로가 독일통일 교통프로젝트의 일환으로 건설되는 것이며 뤼벡과 로스토크, 슈테틴을 잇는다고 설명했다. 총공사비용이 27억 5천만 DM으로 예상된다고 했다. 이 외에 고속도로 건설계획과 공사감독을 위한 비용이 추가로 소요되며, 지금까지의 일반적인 경험으로 비추어 이 비용은 총공사비의 10% 정도가 된다고 했다. 고속도로 행정을 위한 비용도 여기에 추가된다. 고속도로 건설공사 비용만 연방정부가 부담하고 나머지는 모두 주정부에서 부담해야만 한다고 설명했다. 그러나 연방정부는 독일통일 고속도로프로젝트의 틀에서 건설계획과 공사감독 비용의 50%를 부담하겠다고 제안했다. 이것은 신연방주들에게만 주는 아주 좋은 조건이다.

이에 대해 주의회의 민사당 소속 케어스틴 카스너 의원은 고속도로가 필요하지만 하루 안에 이런 프로젝트의 결과를 전부 예측하고 논의하는 것은 불가능하다고 지적했다. 카스너 의원은 지역의 건설회사들이 얼마나 이 공사에 참여가 보장되는지에 대해 질문했다. 사민당의 게어로프 의원은 건설계획과 공사감독을 하나의 회사에 위임하기 위해 의회의 동의를 요구하는 것은 의회를 악용하는 것이라고 비난했다. 의원들이 이 문제에 대해 정확하고 자세히 파악할 시간적 여유를 가질 수가 없었다고 한다. 주정부가 이런 방식으로 일을 처리하는 것이 처음이 아니고, 주의회는 이번에도 또 다시 주정부의 이런 막무가내 방식의업무처리를 묵인하고 있다고 비난한다. 게어로프 의원은 지금까지 메클렌부르크-포어폼메른에서 건설된 고속도로는 그런 방식으로 만들어졌다고 한다. 그런데 튜링겐주만 이 회사에 참여한 연방주 중에서 유일하게 두 개의 표를 행사할 수 있고 베를린은 아예 참여하지도 않았다. 나아가 메클렌부르크-포어폼메른의 주의회 재무상임위원회에서 경제상임위원회가 참가한 가운데 이와 관련된 논의를 지속하고 있다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Plenarprotokoll 1/30, S. 1328-1329

문서 번호 87 A20 고속도로의 건설계획 및 공사감독을 위한 비용의 합의 1991년 10월 2일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회, 주정부

#### 내용

이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주의회의 재무상임위원회의 심의 후에 의회 재무 전문 위원회가 경제상임위원회와 함께 독일통일 교통프로젝트의 틀에서 A20 고속도로의 건설과 관련된 제안을 제출한 것에 대한 심의가 열린 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다: 여기에 제출된 제안은 일정한 조건하에서만 동의할 수 있다. 메클렌부르크-포어폼메른 주 정부가 자체적으로 건설계획을 수립하고 공사를 감독할 능력이 없다는 것이 그중에서도 특히 주의해야 할 사안이다. 그럼에도 불구하고 주 차원에서 진행되어야만 하는 업무는 주정부가 주관하고, 그 과정에서 공사를 담당할 역량이 있는 연방주에 소재한 기업들을 위해 주정부의 경제부가 최종결정 과정에 동참하도록 해야만 한다.

주정부가 이 제안서를 제출하면서 그것이 시급한 문제라고 보았으면서도 상임위원회에 충분한 정보를 전달하지 않은 것은 문제가 있다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 1/788



메클렌부르크-포어폼메른주의 도로법 초안 1992년 4월 30일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회, 주정부

## 내용\_

- 이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주정부가 소개한 도로법 초안이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:
- 이 법안은 1974년에 제정된 동독의 도로법이 더 이상 현대적인 도로행정에 부합하지 않기 때문에 시급하게 필요한 것이었다. 그러나 이 법이 도입될 때까지는 동독의 도로법이 계속 적용된다.
- 이 법은 도로건설, 이용, 계획, 도로교통법 위반과 연방주와 연방정부의 다양한 권한과 책임 등의 중요한 문제를 모두 다루고 있다. 초안의 제안 설명을 보면 자체적인 도로법을 통해 메클렌부르크-포어폼메른도 연방정부가 지원하지 않는 도로의 건설과 유지를 담당할수 있는 능력이 충분히 있다는 것을 볼 수 있다. 공공도로 건설과 관련된 법적 규정을 도입하는 것은 주의회가 담당할 과제이다. 이를 위해 주정부 관할 영토 내의 모든 공공도로를 위한 법적 규정을 통일하고자 노력했다.
- 출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 1/1770

문서 번호 89 메클렌부르크-포어폼메른주 도로법 초안에 대한 주의회의 심의 1992년 6월 3일

담당자 / 기관\_ 메클렌부르크-포어폼메른 주의회

내용

이 문서는 메클렌부르크-포어폼메른 주의회에서 도로법 초안을 심의한 것이다. 그때까지는 동독의 도로법이 유효했었다. 새로운 도로법을 통해 메클렌부르크-포어폼메른주의 도로규정도 연방국도법에 부합하게 되었다. 동독의 도로규정은 낙후되었을 뿐만 아니라 환경보호와 시민참여를 원칙으로 하는 새로운 기준에 반하는 것이었다. 이 법안 초안은 서독지역 연방주의 도로법을 모델로 하며, 경제성장을 위한 조건으로 필요한 것으로 간주되었다. 이에 반해 주의회의 야당 소속 카스너 의원은 이 법의 초안은 서독지역 연방주들의 교통정책도 제대로 수용한 것이 아니라고 비판했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Mecklenburg-Vorpommern, Plenarprotokoll 1/54, S. 2807-2810



국도와 지방도로에서의 속도규정 제안에 대한 작센안할트 주의회의 심의 1992년 6월 25일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회

#### 내용

이 문서는 작센안할트 주의회에 제출된 국도와 지방도로에서 속도를 제한하자는 제안에 대해 심의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

독일통일조약에는 신연방지역의 국도와 지방도로에서 속도규정은 서독의 속도규정에 즉각 적으로 맞추지 않아도 된다고 합의되었다. 1992년 12월 31일까지는 모든 국도에서 속도가 시속 80km로 제한되었다가 1993년부터 시속 100km로 올려지도록 했다.

이 제안은 작센안할트 주의회의 야당인 사민당이 제출한 것으로 속도제한을 100km로 올리는 것에 반대하는 것이다. 그 이유는 이 지역 도로상황이 여전히 열악하기 때문이라는 것이다. 주정부는 연방건축위원회에서 제한속도를 1993년 이후에도 80km로 유지하도록 압력을 가해야만 한다는 것이 사민당의 입장이었다. 도로가 충분히 근대화된 지역에서만 예외적으로 시속 100km를 허용하라는 것이었다.

사민당의 제안은 민사당과 녹색당에 의해 지지되었다. 녹색당은 제한속도를 상향 조정하자는 의견을 내는 사람들의 배후에 자동차산업이 있다고 의심하기도 했다. 미국에서의 테스트를 보면 제한속도를 상향 조정하는 것이 더 많은 교통사고와 사망사고를 유발한다는 것이 확실하다.

기민당과 자민당의 연정으로 구성된 작센안할트 주정부는 이 제안에 반대한다. 이 제안은 교통사고의 수를 감소시키는 것이 아니면 문제가 해결되지 않는 도로구간도 많이 포함하고 있다. 그러나 구동독의 주민들이 제한속도가 지속적으로 유지되는 것을 환영하지는 않을 것이다. 결국 구동독과 서독지역을 위한 통일된 법안이 될 것이다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Plenarprotokoll 1/34 (Vorabdruck), S. 285-292

문서 번호 91 튜링겐주 도로법안에 대한 주의회의 심의 1992년 12월 3일

담당자 / 기관\_ 튜링겐 주정부 경제기술부, 주의회

내용

이 문서는 튜링겐주 의회가 새로 도입될 도로법에 대해 심의한 것이다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

통일조약이 조인된 지 2년이 지난 지금도 튜링겐주 공공도로 90%에 1974년에 도입된 동 독의 도로법이 적용되고 있다. 제출된 튜링겐주 도로법안을 통해 구법을 대체하고자 한다. 이 법안은 연방국도법과 다른 신연방주의 도로법을 참고하고, 연방정부와 다른 신연방주 들과 합의해서 작성되었다.

주의회의 심의에서 발언권을 받은 모든 의원들은 이 법안을 다양한 상임위원회에서 다루 도록 하자는 방안에는 원칙척으로 동의했다. 그러나 몇 개의 개별적인 사안을 비판하면서 상임위원회의 심의를 통해 수정할 것을 요구했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Thüringen, Plenarprotokoll 1/67, S. 4829-4835



1993년도 연방국도와 주도로 건설을 위한 예산과 관련된 질의에 대한 작센안할트 주정부의 답변

1994년 5월 2일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주의회, 주정부

### 내용

이 문서는 작센안할트 주의회의 토마스 펠케 의원이 국도와 주도로의 상황이 열악해서 교통이 원활히 흐르지 못한다고 지적하면서, 주정부가 1993년에 도로건설행정을 위해 책정된 예산을 전부 집행하지 못한 이유를 물은 것에 대한 주정부의 답변이다.

주정부 경제기술부장관에 따르면 예산집행이 불가능했던 이유는 한편으로 작센안할트주가 갑자기 도로건설법을 수용해야만 했으며, 시장에서의 경쟁으로 인해 도로건설을 위해 필요한 숙련된 인력을 구하지 못했기 때문이었다. 경제기술부장관은 이어서 예산집행이 가능했던 사안을 일일이 설명했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/3678



동독 항공교통관계의 정상화에 관한 동독 내각위원회의 결정 1990년 2월 15일

담당자 / 기관\_ 동독 내각위원회, 교통부, 재무부, 외무부

#### 내용

이 문서는 과도개혁기 동독 내각위원회가 항공교통에 관한 합의를 도출하기 위해 서독과 협상을 시작하기로 결정한 것이다. 이 합의서에는 동독의 영공권 보장과 서베를린과 서독 을 잇는 항로를 위한 승전연합국의 권리를 보장하는 것이 포함되었다. 나아가 동독이 서 독과 함께 동등한 파트너로 국제민간항공 조직의 회원이 된다는 것도 명시되었다.

내각위원회는 항공교통협정에 관한 협상을 시작하려는 이유를 경제성에서 찾았다. 항공교 통은 유럽의 경제적, 사회적 발전을 강화시킨다고 보았다. 항공교통협정이 체결되게 된 배 경은 비엔나의 안보협력기구 회담에서의 결정이 있었기 때문이었다. 이 결정을 근거로 내각 위원회도 유럽의 분단을 극복하고 유럽의 다른 국가들과의 협력을 강화하기 위해 노력했 었다. 그를 통해 동독은 스스로 초래한 고립을 극복할 수 있었다.

출처\_ Bundesarchiv, DC 20-I/3/2914, 14. Sitzung des Ministerrates der DDR vom 15.02.1990



동독 국영항공사 인터플룩의 민영화에 관한 연방의회의 질의에 대한 연방정부의 답변

1990년 8월 14일

담당자 / 기관\_ 연방의회, 연방정부

### 내용

이 문서는 연방의회의 기민당 소속 울달 의원이 연방정부가 동독의 국영항공사 인터플룩의 지분을 언제 얼마에 넘겨받을 것인지에 대해 질의한 것이다. 울달 의원은 인터플룩의 지분을 인수하는 것이 필요한지에 대해서도 질문했다.

이에 대해 연방정부는 인터플룩은 신탁관리청으로 소유권이 이전되었고, 현재 민영화와 재조직화를 위한 조건을 충족시키고 있다고 답했다. 신탁관리청은 어떻게 이 회사를 민영화할 수 있을지에 대해 결정할 것이다. 여전히 인터플룩 항공사가 보유하고 있는 공항과 항공안전시설은 분리될 것이다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache 11/7689, S. 22



동독 국영항공사 인터플룩의 민영화에 관한 연방정부의 답변 1990년 10월 12일

담당자 / 기관\_ 연방정부 교통부

### 내용

이 문서는 연방의회 기민당 소속 비스만 의원이 동독 국영항공사였던 인터플룩이 조속한 시일 내에 민영화될 수 있는지에 대해 연방정부에 질의한 것이다.

이에 대해 연방정부는 이 회사의 단독 소유주인 신탁관리청이 현재 재정비계획을 세우고 있다고 답했다. 인터플룩의 장래에 대해서는 모든 가능성을 열어 두고 신중히 검토하고 있 다고 했다. 가능성 중에는 루프트한자 외에 항공교통에 관심을 갖고 있는 다른 회사와의 협력도 포함된다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 11. Wahlperiode, Drucksache 11/8164, S. 30-31



동독 국영항공사 인터플룩의 장래에 관한 연방의회의 질의에 대한 연방정부의 답변

1991년 1월 14일

담당자 / 기관\_ 연방의회, 연방정부

### 내용

이 문서는 연방의회 사민당 소속 클라우스 다우베르트호이저 의원이 동독의 국영항공사인터플룩의 장래에 관해 어떤 이해관계가 있는지 연방정부에 질문한 것이다. 이 질문에 대해 연방정부는 루프트한자와 인터플룩 두 개의 항공사 지분을 가질 생각은 없다고 밝혔다. 이 두 회사가 직접적으로 경쟁하는 관계에 있는 것이 그 이유 중의 하나이다. 그는 나아가 연방정부가 왜 인터플룩을 외국으로 매각하려 하지 않는지 질문했다.

이에 대해 연방정부는 연방독점방지청에서 루프트한자가 인터플룩의 지분을 획득하는 것 은 공정경쟁을 해칠 수 있다고 우려하고 있다. 이 회사를 외국으로 매각하지 못할 경우 루 프트한자와 병합하는 것이 유일한 대안일 수도 있다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/38, S. 18-19



동독 국영기업 인터플룩의 손실과 지원에 관한 연방의회의 질문에 대한 연방정부의 답변

1991년 1월 28일

담당자 / 기관\_ 연방의회, 연방정부

# 내용\_

이 문서는 연방의회 사민당 소속 마테르네 의원이 동독 국영항공사 인터플룩의 재정정산에 관해 질문한 것이다. 그는 연방정부가 인터플룩에 재정지원을 제공한 이유를 알고자 했다. 이에 대한 연방정부는 인터플룩은 현재 회계정산이 이루어지지 않았고, 연방정부가 인터플룩을 지원하지 않았다고 밝혔다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/66, S. 9



동독 국영항공사 인터플룩의 농업용 항공기 이용에 관한 연방의회의 질의에 대한 연방정부의 답변

1991년 7월 17일

담당자 / 기관\_ 연방의회, 연방정부

# 내용\_

이 문서는 연방의회의 민사당 소속 베른트 헨 의원이 동독의 국영항공사 인터플룩이 보유하고 있던 농업용 항공기의 이용에 관해 질의한 것에 대한 연방정부의 답변이다. 크니텔 차관은 인터플룩은 1990년 9월 17일의 결정에 따라 1990년 10월 1일자로 유한회사가 되었다고 답했다. 우선 신탁관리청이 1991년 초에 민영화가 완성될 때까지 이 회사의 소유자이며, 민영화과정에서 유한회사가 모든 농업항공기를 인수하게 될 것이라고 답했다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/994, S. 30



동독의 항공사 인터플룩이 소유했던 에어버스 항공기의 이용에 관한 연방의회 질의에 대한 연방정부의 답변

1991년 7월 24일

담당자 / 기관\_ 연방의회, 연방정부

# 내용\_

이 문서는 동독 국영항공사 인터플룩이 보유했던 3대의 에어버스 항공기의 이용에 관한 연방의회의 질의와 그에 대한 연방정부의 답변이다. 빔머 차관은 에어버스는 고위 정치인들 의 이동을 위해 도입된 것이었다. 이 항공기들이 다른 항공기를 대체하게 될 것이고, 현재 는 비행을 위한 조건을 갖추지 못했기 때문에 수리 중이고, 그 후에는 주로 대륙간 비행에 사용될 것이라고 했다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/994, S. 26



제어브스트의 소련군 군용공항의 이용에 관한 질의에 대한 작센안할트 주정부교통부의 답변

1993년 3월 5일

담당자 / 기관\_ 작센안할트 주정부, 주의회

### 내용

이 문서는 작센안할트 주의회의 글뤽 의원이 제어브스트에 있는 소련군의 군용비행장 이용 방안에 관해 질의한 것에 대한 주정부의 답변이다. 그는 주정부가 왜 이 공항을 민간 공항으로 확장하는 것을 반대하는지, 이 지역의 발전을 위해 어떤 방안을 가지고 있는지에 대해 물었다.

이에 대해 주정부는 이 공항을 민간공항으로 사용할 수 있을지에 관해 조사했지만 아직까지 분명한 결론을 내리지 못하고 있다고 밝혔다. 공항으로 운영하는 것과 관련해서 여러 가지 문제점이 있다고 한다. 공항의 규모가 우선 공항관리회사가 감당할 수 있는 경제력을 훨씬 넘어서고, 민간항공과는 다른 군용공항으로 만들어졌기 때문에 시설을 그대로 이용하는 것도 불가능하며 주변의 주거지역과도 아주 멀리 떨어져서 건설되었다. 주정부는 이 보고에서 다른 군용공항의 현황에 관해서도 보고했다.

출처\_ Landtagsdokumentation Sachsen-Anhalt, Drucksache 1/2382



동독의 항공사 인터플룩의 법적 지위에 관한 연방의회의 질의에 대한 연방재무차 관의 답변

2002년 5월 7일

담당자 / 기관\_ 연방재무부, 연방의회

# 내용\_

이 문서는 연방의회의 쉐플러 의원이 동독 항공사였던 인터플룩이 유한회사였는지 아니면 국영기업이었는지 그리고 왜 세금을 내지 않았는지에 관해 질문한 것에 대한 연방재무차관의 답변이다. 차관은 인터플룩은 서독의 시각에서 보면 유한회사였다고 할 수 있지만 왜 동독 체제하에서 세금을 내지 않았는지에 대해서는 알 수 없다고 답했다.

출처\_ Parlamentsarchiv des Deutschen Bundestages, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/9153



통일 후 동독 항공사 인터플룩의 직원들을 연방항공안전공사로 통합한 것에 관한 신문보도

2015년 말

담당자 / 기관\_ 연방항공안전공사

### 내용

이 문서는 통일 후 동독의 국영항공사였던 인터플룩 소속 항공관제사를 연방항공안전공 사로 통합한 것에 대해 당시 직접 근무했던 관제사들의 회상과 함께 보도한 신문기사이 다. 그 내용을 요약하면 다음과 같다:

동독의 항공안전은 인터플룩이 관리했고, 1990년 10월 3일 통일되던 날에 인터플룩의 항공안전관리파트와 연방항공안전공사가 병합되었다. 통일 이후 항공관제는 새롭게 구성되어야만 했다. 1994년에 소련군 병력이 모두 철수할 때까지 신연방지역의 영공은 대부분 소련군이 통제했고, 베를린과 서부독일 간의 항로는 승전연합국이 관리했다. 1994년 가을에서베를린의 템플호프공항 건물에 새로운 관제센터가 설치되었고, 동독과 서독의 항공관제가 협력하게 되었다.

동서독 항공관제사들의 최초의 교류는 개인들의 이니셔티브에서 시작된 것이었기 때문에 그만큼 서로에 대한 경계를 푸는 것이 쉬웠다고 한다. 이제 항공관제사들의 출신지역은 새로운 인원을 충원할 때나 업무에서 아무런 걸림돌이 되지 않는다고 한다.

출처\_ "transmission". Magazin der Deutschen Flugsicherung GmbH, Ausgabe 2/2015, S. 29-33