

## **Infrastrukturpolitik der SED und Infrastrukturentwicklung der DDR am Beispiel der Deutschen Reichsbahn (DR) 1949–1989**



VON  
RALPH KASCHKA

Leistungsfähige technische Infrastrukturen bilden eine wichtige Basis für eine erfolgreiche Volkswirtschaft. In der Untersuchung soll analysiert werden, ob politische Entscheidungsträger, Gremien der SED und die zuständigen Verwaltungsorgane dies wahrnahmen und wie sie Spezifika von Investitionen in technische Infrastrukturen beachteten. Zudem steht im Blickpunkt, wie die SED ihre Vorstellungen hinsichtlich der Infrastruktur der DR in der Exekutive durchsetzte und inwieweit die Verwaltung es vermochte, diese in die Praxis umzusetzen. Ebenso soll danach gefragt werden, welchen Beitrag das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) für eine effiziente Infrastruktur leistete. Schließlich liegt der Fokus der Studie für die SED, die Verwaltung und das MfS exemplarisch auf der Innovationskultur in der DDR.

Die Primärquellen des Vorhabens stützen sich für die SED auf die SAPMO und für die Verwaltung auf die Abteilung DDR des Bundesarchivs in Berlin. Für die Staatssicherheit sind die Akten der Bundesbeauftragten für die Unterlagen des MfS von Belang. Zusätzlich werden relevante Zeitzeugen befragt. Die folgenden Ausführungen widmen sich den Fragestellungen zur SED und zur Exekutive.

Der Bau bzw. die Schließung des Berliner Außenringes (1949–1963) war in den 1950er Jahren das größte Infrastrukturvorhaben bei der Eisenbahn der DDR. 1950 erfolgte der Neubau eines Teilstückes des südlichen Außenringes. Das Tempo für den Bau wurde erhöht, weil die DDR im August 1951 die Weltjugendfestspiele in Berlin ausrichtete. Diese Veranstaltung sollte das internationale Prestige des SED-Regimes heben. Um die verkehrsmäßigen Voraussetzungen für die Großveranstaltung zu schaffen, verblieb nur sehr wenig Zeit für adäquate Vorplanungen. In jedem Fall sollte ein möglichst schneller und reibungsloser Ablauf der Streckenarbeiten gewährleistet werden. Daher aktivierte die SED die Parteileitung der Reichsbahndirektion (Rbd) Berlin. In einer speziell herausgegebenen Zeitschrift wurde zu Sonderschichten und zum Wettbewerb zwischen den Brigaden aufgerufen. Diese Herangehensweise wiederholte sich bei der Politischen Verwaltung der DR auch beim Bau späterer Abschnitte des Ringes. Der vorgesehene Inbetriebnahmetermin der Strecke im Juli 1951 wurde eingehalten. Gleichwohl traten die negativen Folgen der politischen Entscheidung zum schnelleren Ausbau zu Tage. So stiegen aufgrund des Termindrucks die Löhne, und die Unterlagen (Entwürfe) zu den Kosten, den Bauabläufen und anzuwendenden Technologien konnten nur ungenügend und erst sehr spät fertig gestellt werden. Die Baukosten hatten sich am Ende von 38 Mio. DM auf 73,3 Mio. DM fast verdoppelt. Durch den enormen Zeitdruck von 1951, der eine verminderte Qualität der Arbeiten verursachte, mussten bereits im Jahr 1960 die Gleisanlagen auf diesem Teilabschnitt umfangreichen Ausbesserungsarbeiten im Wert von 18 Mio. M unterzogen werden.

Ab 1952 trieb die SED die Schließung verbliebener Lücken im Ring noch stärker voran. Die Intention bestand jetzt in der „Störfreimachung“ von der BRD durch die weitgehende Umfahrung Westberlins. Aufgrund der Abschottungspolitik der Partei wurde von 1955–1957 ein langer, komplizierter und sehr teurer Streckenteil südlich von Potsdam errichtet. Daraus ergaben sich Friktionen beim Bau. So mussten zum Beispiel die Entwurfs- und Projektierungsunterlagen ständig verändert werden.

Ein Jahr nach dem Mauerbau erhöhte der Ministerrat per Beschluss schließlich noch einmal die Mittel für den Ausbau des Ringes. Auch hier lag die ausdrückliche Absicht in der Absicherung der Grenze zu Westberlin begründet.

Andere, wichtigere Vorhaben in diesen Jahren, wie der Wiederaufbau der zahlreichen durch die UdSSR demontierten Bahnanlagen, vernachlässigte die Politik. Allerdings stand letztlich 1963 ein relativ leistungsfähiges Eisenbahnnetz im Raum Berlin zur Verfügung.

Bei dem Streckenausbau des Berliner Außenringes lässt sich konstatieren, dass nicht die Unterstützung der Wirtschaft, sondern innen- und außenpolitische Zwecke im Vordergrund standen. Von der SED wurden die meisten Charakteristika von Investitionen in technische Infrastrukturen z. T. außer Acht gelassen – so die Kriterien gründliche und langfristige Planung, der hohe Finanzbedarf und die lange Lebensdauer der Anlagen. Das Merkmal des hohen politischen Einflusses erfüllte die Partei hier – wie auch bei den anderen Beispielen bis 1989 – wegen ihres allumfassenden Eingriffsanspruches quasi per se. Die Mobilisierung der Politischen Verwaltung der DR durch die SED war sehr hoch. Gleichwohl konnten Misserfolge dadurch nicht vermieden oder kaschiert werden. Die verschiedenen Verwaltungsorgane erfüllten ohne offenen Widerspruch – v. a. durch die hohe Zahl von SED-Mitgliedern in führenden Positionen – die von der Partei gestellten Aufgaben. Dieses

Verhaltensmuster der Exekutive blieb bis zum Ende der DDR unverändert. Sie konnte aufgrund der schlechten Voraussetzungen durch die Politik die Spezifika von Infrastrukturen nur bedingt beachten. Ebenso wenig gab die SED den Bedarf an Innovationen vor, was sich gleichsam auf das diesbezügliche Verhalten der Verwaltungsorgane auswirkte.

Eines der bedeutendsten Projekte der Deutschen Reichsbahn in den 1960er Jahren bildete die Errichtung der Strecke Berlin-Neustrelitz-Rostock (1958–1967). Sie sollte den An- und Abtransport großer Anteile der Im- und Exportgüter der DDR vom neu entstehenden Überseehafen Rostock garantieren. Mit dem geplanten Hafen verfolgte die Partei das Ziel, die Außenhandelsabhängigkeit der Republik zu verringern. Bis dahin musste die Ware teilweise in der BRD verladen werden. Somit diente die Bahnverbindung außenwirtschaftspolitischen Prämissen und erst nachrangig der Binnenwirtschaft der DDR. Zur weiteren Abschottung von der BRD wurden für sie 1962, wie beim Berliner Außenring, der erweiterte Ausbau und die damit verbundene erhebliche Aufstockung aller Kapazitäten beschlossen. Die einzelnen Entwicklungsphasen des Vorhabens standen vorwiegend unter der Anleitung und Kontrolle der ZK-Abteilung für Verkehr und Verbindungswesen der SED. Diese kritisierte häufig die fachlichen Entscheidungen des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV). So wurden zu hohe Kosten, ein zu langsamer Fortschritt der Arbeiten und unzureichende Langzeitplanungen und Projektierungsunterlagen moniert. Dafür war zum einen eher der wiederholt hohe zeitliche Druck der SED verantwortlich zu machen – die hinreichende Beachtung des spezifischen Merkmals, der gründlichen und langfristigen Planung, ist hier zu bezweifeln. Zum anderen verhinderten große Defizite in der gesamten DDR-Volkswirtschaft Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre eine bessere Planung beim MfV. Hinzu kam eine latente personelle Unterbesetzung der Abteilungen für Projektierungen und Investitionen bei der DR. Das ist mit der zu geringen Ausstattung aller Verkehrsbereiche, so auch der DR, durch die Politik erklärbar. Die Abteilungen hatten die Aufgabe, Vorhaben vorzubereiten bzw. deren Durchführung zu überwachen. Die Politische Verwaltung der DR forderte die Sicherstellung der Termine, die Bildung eines Streckenaktivs aus staatlichen und politischen Mitarbeitern, die verstärkte Anwerbung von Jugendlichen für die Partei und Kontakte mit den jeweiligen Bezirks- und Kreisleitungen der SED ein.

Die Aufnahme des Zugbetriebes auf der Strecke verzögerte sich um etwa zwei Jahre und der Gesamtaufwand erhöhte sich um ca. 15 %. Es ist aber auch zu berücksichtigen, dass es bei Baumaßnahmen solcher Größenordnungen stets zu Kostensteigerungen und terminlichen Verzügen kommen kann. Als Ergebnis konnte die technisch modernste Bahntrasse der Republik und eine bessere Anbindung Mecklenburgs an die wirtschaftlich starken Bezirke im Süden verbucht werden. Jedoch konzentrierte die politische Ebene ihre Bemühungen in diesem Jahrzehnt stark auf dieses Großvorhaben. Da sie die Ressourcen für die DR nicht aufstockte, unterblieben ansonsten dringend notwendige Investitionen, vor allem in den Gleisbau.

Die wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen der 1970er Jahre bei der Bahn hingen mit der Entwicklung der Hauptstadt der DDR, Ostberlin, zusammen. Zum Beispiel sah die SED vor, die Stadtschnellbahn (S-Bahn) von Berlin-Friedrichsfelde Ost nach Ahrensfelde zu verlängern, um für die Bewohner des neu zu errichtenden Stadtteils Marzahn eine Anbindung an die Innenstadt zu schaffen. Damit verfolgte sie vorrangig sozialpolitische Ziele. Das Politbüro (PB) der SED verlangte 1973 für diese Strecke eine rechtzeitige Vorbereitung und eine Ausrüstung nur mit den nötigsten Bestandteilen. Da aber die Einheitspartei den Wohnungsbau sehr kurzfristig initiierte, konnte sie den Bebauungsplan des Stadtbezirkes erst zwei Jahre später beschließen. Gleichsam konnte das MfV ihre Entwürfe zur S-Bahn-Linie erst nach dieser Festlegung ausarbeiten. Um die neuen Fertigstellungstermine einzuhalten, musste die DR bereits mit dem Bau beginnen, ohne die Aufwendungen dafür präzise angeben zu können. Zudem war sie gezwungen, ihre Vorstellungen zur S-Bahn den Konzeptionen für das Neubaugebiet unterzuordnen. Das hatte eine Steigerung der Kosten von 45,3 Mio. M auf zunächst 79,3 Mio. M zur Folge. Deshalb, und weil sich weitere Erhöhungen andeuteten, nahm die SED Kürzungen an diesem Projekt vor. Auf höchster Ebene beschloss sie, lediglich die Funktionsfähigkeit der Anlagen zu ermöglichen. So wurden Fußgängerbrücken und Eingangsbauwerke auf mehreren S-Bahnhöfen eingespart. Nach einigen weiteren zeitlichen und baulichen Rückständen und erneuter Verteuerung auf 104,2 Mio. M – letzteres v. a. beim Errichten von Wohnunterkünften für Streckearbeiter – konnte die Linie schließlich zum 31. 12. 1982 komplett in Betrieb genommen werden. Insgesamt ist zumindest die hinreichende Beachtung des Spezifikums der langfristigen und gründlichen Planung durch die Partei kritisch zu beurteilen. Mit begrenztem Erfolg wurde zum wiederholten Mal die Politische Verwaltung der DR eingesetzt. Sie bildete ein spezielles Parteiaktiv und mehrere Arbeitsgruppen in Berlin, um den Bau für die SED zu beeinflussen.

Wiederum ging die politisch verursachte Ballung der knappen Kapazitäten der DR in der Hauptstadt in den 70er Jahren zu Lasten nötiger Maßnahmen der Bahn in den restlichen Teilen des Landes.

Das größte Vorhaben für die Infrastruktur der Eisenbahn des letzten Jahrzehnts der DDR stellte gleichzeitig das wichtigste von 1949–1989 überhaupt dar: die forcierte Elektrifizierung der Strecken. Dieses Projekt war allerdings wiederum von der SED nicht primär intendiert, um die Vorleistungen der Infrastruktur für die Volkswirtschaft zu erhöhen, sondern entstand aus einer außenwirtschaftspolitischen Zwangslage heraus. Die Sowjetunion hatte ihre Rohöllieferungen an die DDR ab 1981 um 25 % gekürzt. Die Partei strebte daher an, den Dieselmotorenverbrauch der DR mit der Umstellung auf den Betrieb mit Strom massiv einzuschränken. Nach einem ersten Beschluss zur schnelleren Elektrifizierung durch das Sekretariat des ZK von 1979, ordnete das Politbüro 1982 für die Zeit bis 1985 eine weitere Beschleunigung und die Elektrifizierung bestimmter zusätzlicher Teile des Netzes an. Laut dem SED-Gremium sollte für diesen Mehraufwand die Investitionssumme kaum angehoben werden. Damit setzte es sich über die Empfehlungen des verantwortlichen Fachorgans hinweg. Das MfV hatte eine detaillierte Studie ausgearbeitet,

welche einen höheren Finanzbedarf und andere, rentablere Ergänzungsstrecken beinhaltete. Das Sekretariat des ZK der SED nahm bis 1985 eine jährliche Auswertung und Anleitung der Teilprojekte vor.

Für den Zeitraum 1986–1990 sollte der Umfang der Elektrifizierung weiter ausgedehnt werden. Dazu beschloss das PB 1983, den „Welthöchststand“ bei technischen Anlagen und technologischen Prozessen durchzusetzen. Gleichzeitig wurden aber geringere monetäre Mittel für eine deutlich größere Anzahl an zu elektrifizierenden Streckenkilometern freigegeben als es das Verkehrsministerium ausgearbeitet hatte. Damit missachtete es partiell das besondere Kennzeichen von technischen Infrastrukturen, den hohen Finanzbedarf. Dem politischen Druck des ZK-Sekretärs für Wirtschaft, Günter Mittag, nachgebend, legte das MfV kurz vor der Sitzung des obersten Beschlussorgans der SED einen Entwurf vor, der den Vorstellungen des PB entsprach. Allerdings berücksichtigte die Politik den Hinweis des MfV, wonach für die Auswahl der zu verstromenden Abschnitte nicht immer die Reduzierung der Dieselmengen entscheidend sei. Der Politischen Verwaltung der DR wurden, der enormen Bedeutung der Elektrifizierung für die SED entsprechend, von 1981 bis 1989 umfangreiche politische Aufgaben für die Strecken übertragen. So sollte ausdrücklich der Parteieinfluss in den Kollektiven gestärkt, die Umsetzung der Parteibeschlüsse in der praktischen Arbeit kontrolliert und ein Zentraler Parteistab aus Vertretern der Parteiaktive auf den Baustellen, höheren Mitarbeitern der DR und der Gewerkschaften gebildet werden. Zugleich wurde angestrebt, die besten Jugendlichen als Kandidaten der SED zu gewinnen, den sozialistischen Wettbewerb voranzutreiben und Wissenschaft und Technik besser zu nutzen.

Aber auch dieser Propagandaaufwand konnte die permanent auftretenden Missstände nicht verhindern. Es zeigte sich jetzt, dass der Abbruch der weiteren Elektrifizierung durch die SED von 1966 nicht ohne weiteres innerhalb kurzer Zeit aufholbar war. So wurde das Problem der ungenügenden Vorplanungen wegen Personalmangels nie gelöst. Gleichsam gelang es nicht, ausreichend Stahl- und Betonmasten für die Fahrleitung und Kupfer für den Fahrdraht zur Verfügung zu stellen. Die Einführung mikroelektronisch gesteuerter Bahnstromumformerwerke musste wegen der zu späten Entwicklung der neuen Technik abgebrochen werden. Nichtsdestotrotz konnten die vorgesehenen Trassen an das Netz angeschlossen werden. Da aber die SED die Investitionen der 1980er Jahre bei der DR hauptsächlich zu Gunsten der Elektrifizierung tätigte, erfolgte der längst überfällige Austausch der veralteten und maroden Gleis-, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen nicht. Infolgedessen wurden die Vorteile des modernen Antriebs nur beschränkt ausgeschöpft.

Dass die SED die positiven Auswirkungen einer leistungsfähigen technischen Infrastruktur der Eisenbahn auf die Volkswirtschaft über vierzig Jahre hinweg aus ideologischen Gründen weitgehend verkannte, wird durch eine Reaktion von Günter Mittag auf einen Brief von Alfred Neumann aus dem Ministerrat an ihn von 1988 evident. Letzterer hatte die bisherige Geringschätzung der Eisenbahn in der DDR kritisiert. Mittag, der seit 1952 im Parteiapparat und ab 1962 als ZK-Sekretär für Wirtschaft in führenden Positionen für die DR zuständig war, übernahm in seiner Entgegnung eine Argumentation von Karl Marx: *Der Bau von Eisenbahnen liefert für lange Zeit keine Produktions- und Lebensmittel, entzieht diese aber der jährlichen wirtschaftlichen Erzeugung.*

RALPH KASCHKA, 1972 in Altenburg (Thüringen) geboren. 1993–1995 Ausbildung zum staatlich geprüften Archivassistenten. 1996–2003 Studium der Neueren und Neuesten Geschichte, Wirtschafts- und Sozialgeschichte und Geographie an der TU Dresden. 1999/2000 Studienaufenthalt an der heutigen London Metropolitan University (GB) mit Schwerpunkt auf der englischen und amerikanischen Geschichte sowie der Geschichte des europäischen Kommunismus seit 1945.