

Ralph Kaschka

AUF DEM FALSCHEN GLEIS

*Infrastrukturpolitik und -entwicklung der DDR
am Beispiel der Deutschen Reichsbahn 1949–1989*

Deutsches Museum
Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung

campus

Inhalt

Dank	11
I. Einleitung	13
1. Gegenstand und Ziel der Arbeit	13
2. Forschungsstand, Quellenlage und Aufbau	22
3. Die Verwendung der Begriffe »Infrastruktur« und »Deutsche Reichsbahn« in der DDR.....	34
II. Stellung und Leistungen der Eisenbahn/DR im ostdeutschen Verkehrswesen.....	37
III. Kriegsschäden und Demontagen: Die Deutsche Reichsbahn 1945 bis 1948	50
IV. Das lange Krisenjahrzehnt 1948/49 bis 1962.....	60
1. Komplizierte Startbedingungen.....	61
1.1. Entstehung und politische Zementierung der »Oberbaukrise«.....	61
1.2. Punktuelle Rekonstruktion: Die Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	80
2. Verschärfung der Lage bis Anfang der sechziger Jahre	85
2.1. Beim Oberbau.....	85
2.2. Anhaltende Probleme bei den Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	97
2.3. Erzwungene Stagnation bei den Brücken und Hochbauten.....	101
2.4. An der Belastungsgrenze.....	103

3.	Der Bau des Berliner Außenringes 1950 bis 1957/63.....	109
4.	Die ersten Vorbereitungen bei den Bahnanlagen für einen Kriegsfall.....	120
5.	Atomkraft und das Jahr 2000: Technikvisionen zur Infrastruktur der Eisenbahn in den fünfziger Jahren	123
6.	Fazit.....	131
V.	Die Infrastruktur der DR während der Wirtschaftsreform und dem Bedeutungsgewinn der Technik	134
1.	Die Entwicklungen bis Mitte der sechziger Jahre	134
1.1.	Die Implementierung des neuen ökonomischen Modells und die »wissenschaftlich-technische Revolution«.....	134
1.2.	Konzentration auf die Gleisanlagen.....	135
1.3.	Zunahme der Defizite im Sicherungs- und Fernmeldewesen	142
1.4.	Analysen und Beschlüsse des Ministerrates	142
2.	Die Oberbauerneuerung.....	150
2.1.	Das »Ökonomische System des Sozialismus« und die neue Verfassung.....	150
2.2.	Zentrale Oberbauerneuerung und sowjetische Sicherungsanlagen	151
2.3.	F/E-Bereich sowie Wissenschaft und Technik 1964 bis 1970	161
3.	Die Errichtung der Strecke Überseehafen Rostock– Neustrelitz–Berlin 1956/58 bis 1967	164
4.	Die Planungen des Verteidigungsrates in den sechziger Jahren.....	176
5.	»Elektronengehirn« und Hochbahn: Zukunftsvorstellungen zur Infrastruktur der Eisenbahn in Ost- und Westdeutschland	178
6.	Fazit.....	183

VI.	Die ortsfesten Anlagen unter der Ägide Honeckers: Die siebziger Jahre	186
1.	Niveau der Technik und Umfang der Reparaturen bis 1975 ...	186
1.1.	Der Machtwechsel an der Spitze der SED und die »Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik«.....	186
1.2.	Gleisbau und Zugbeeinflussungsanlagen	188
1.3.	Die Ressourcen für Brücken und Kunstbauten	193
1.4.	Positive Signale für die Hochbauten	195
2.	Die Faktoren Instandhaltung und Modernisierung	199
2.1.	Die Gleisanlagen.....	199
2.2.	Die SED und moderne Sicherungs- und Fernmeldetechnik	205
2.3.	Prognosen für die weitere Entwicklung der Brücken und Kunstbauten bis 1985	215
3.	Der Bau der S-Bahn-Verbindung von Friedrichsfelde Ost nach Ahrensfelde in Ostberlin (1973 bis 1982)	217
4.	Weiterer Ausbau der militärisch relevanten Infrastruktur	225
5.	Technische Phantasien in der DDR und der Bundesrepublik in den siebziger Jahren.....	230
6.	Fazit.....	235
VII.	Zusätzliche Belastung der Bahn durch die neue Energiepolitik der SED (1980 bis 1989)	238
1.	Rapide Zunahme der Betriebsgefährdungen bis 1985	239
1.1.	Die Gleisanlagen.....	239
1.2.	Höhere Dringlichkeit für moderne Sicherungstechnik.....	245
1.3.	Erhebliche Einschränkungen bei den Brücken der DR.....	248
1.4.	Temporäre Nutzungssperrungen bei den Bahnhochbauten bis 1989/90	250

2.	Mit maroden Anlagen dem Ende des Staates entgegen	252
2.1.	Zerfallende Betonschwellen und ihr Austausch.....	252
2.2.	Die Situation der übrigen Anlagen der Reichsbahn bis 1989	261
3.	Die forcierte Elektrifizierung der Strecken der DR.....	266
4.	Alfred Neumann und Günter Mittag	281
5.	Die Vision vom Einsatz des Transrapid in der Bundesrepublik	293
6.	Fazit.....	296
VIII.	Das Ministerium für Staatssicherheit und die DDR-Bahnanlagen	298
1.	Das Aktionsfeld des Geheimdienstes bis Ende der siebziger Jahre.....	298
1.1.	Die Beobachtungen beim Oberbau und Berliner Außenring bis Anfang der sechziger Jahre.....	298
1.2.	Die Informationen von 1969.....	306
1.3.	Die Staatssicherheit bei der Instandhaltung sowie in Wissenschaft und Technik in den siebziger Jahren	308
2.	Die Ausweitung der Tätigkeit des MfS in der finalen Dekade.....	313
2.1.	Inanspruchnahme für Kampagnen sowie Kontrollen importierter Technik.....	313
2.2.	Analysen und Embargogüter bei den Sicherungsanlagen	318
2.3.	Das Spionageorgan und die Elektrifizierung	323
3.	Fazit.....	330
IX.	Zusammenfassung	332
X.	Verzeichnisse	346
	Abkürzungen	346
	Tabellen	350

Abbildungen	351
Unveröffentlichte Quellen	352
Publizierte Quellen	354
Literatur	358
Personenregister.....	373

I. Einleitung

1. Gegenstand und Ziel der Arbeit

Ohne Frage erfüllt der Verkehrssektor in modernen Gesellschaften wichtige Aufgaben. Er sorgt für die Mobilität von Personen sowie dem Austausch von Gütern und Nachrichten über kürzere oder längere räumliche Distanzen. Sein Angebotskatalog ist in allen Phasen des Produktionszyklus von Gütern sowie für andere Dienstleistungen nachgefragt und erforderlich. Er bedient direkt den Bedarf der Bevölkerung nach Konsumgütern, unterstützt den Staat bei dessen Erbringung gesellschaftlicher und staatlicher Leistungen und entspricht den Anforderungen, die sich an ihn aus einer arbeitsteiligen Ökonomie ableiten. Ein unmittelbarer Zusammenhang besteht zwischen der Entwicklung des Verkehrs, des Raums und der Wirtschaft. Aufgrund der großen Bedeutung für Politik, Gesellschaft und Wirtschaft ist der Sektor besonders stark mit der Politik verflochten. Das drückt sich zum Beispiel in der relativ großen Zahl an Verkehrsunternehmen aus, die die öffentliche Hand ihr Eigen nennt.¹

Die genannten Merkmale treffen ebenso auf die materiellen beziehungsweise technischen Infrastrukturen, also die ortsfesten Anlagen und Einrichtungen, des Verkehrswesens zu. Infrastrukturen allgemein begegnen uns im täglichen Leben sehr häufig. Allerdings werden sie selten bewusst registriert. Sie werden meist erst wahrgenommen und sich mit ihnen auseinandergesetzt, wenn sie nicht vorhanden, defekt oder möglicherweise unterdimensioniert angelegt sind. Dabei beanspruchen sie in der Gesellschaft fast schon einzigartig die Position eines Mittlers. Sie erschließen, verbinden, verknüpfen, vernetzen und integrieren. Sie sind sowohl Basis, als auch Resultat »von Interaktionen zwischen räumlichen, zeitlichen und sozialen Schichten und eines der wirksamsten Medien zur Erschließung

1 Vgl. dazu Merki, *Verkehrsgeschichte*, S. 8f.; Dienel, »Auf neuen Wegen«, S. 22; Ciesla, »Verkehrspolitik«, S. 1121.

und Ordnung des öffentlichen Raums.« Die ausreichende Implementierung von Infrastrukturen in benachteiligten Regionen kann wesentlich dazu beitragen, ökonomische Disparitäten zu beseitigen. Zudem weisen gerade technische Infrastrukturen ein großes Beharrungsvermögen auf. Wenn sie einmal installiert sind, prägen sie über einen sehr langen Zeitraum die mit ihnen im Zusammenhang stehenden Abläufe. Infrastrukturen können daher auch als »Garanten der Beständigkeit« verstanden werden.² Nicht zuletzt bilden technische Infrastrukturen – auf die sich in der folgenden Untersuchung konzentriert wird – eine bedeutende materielle Grundlage für die Aktivitäten, das Funktionieren und den Erfolg der Volkswirtschaft eines Staates und somit in der Quintessenz für das Funktionieren und die Leistungsfähigkeit eines Staatwesens schlechthin. Jedoch gehören technische Infrastrukturen nicht einem unmittelbar produzierenden Bereich an, ihre direkte Produktivität ist deshalb schwer messbar.

Bereits im 18. Jahrhundert waren Konzepte darüber entworfen worden, dass der Staat bestimmte »kollektive Güter« protegieren oder kontrollieren solle. Der Ökonom Adam Smith stellte fest, dass der Staat öffentliche Anlagen errichten und erhalten müsse, die für die Gemeinschaft einen hohen Nutzwert besäßen, indes nur einen geringen Gewinn erwirtschaften. Deshalb könne man den Bau und die Instandhaltung solcher Anlagen privaten Unternehmern nicht aufbürden. Ein Jahrhundert später betonte insbesondere am Beispiel der Eisenbahn Friedrich List die Bedeutung von Infrastrukturen für das Phänomen der politischen Integration und des »*nation building*«. Daraufhin wurden die Rufe nach einer Ausweitung öffentlicher und staatlicher Aktivitäten und Interventionen bei solchen Einrichtungen immer lauter. Die Eingriffe des Staates schienen ihre Berechtigung zu haben. Musste doch die Existenz von Anlagen, die bestimmte Grundbedürfnisse der Menschen abdecken konnten, gesichert sein. Dafür musste mittlerweile ein hoher materieller und monetärer Aufwand betrieben werden, den lediglich zentrale Bürokratien zu stemmen in der Lage waren.

² Vgl. van Laak, »Infrastrukturgeschichte«, S. 367–370; zuletzt auch Ders., »Garanten«, S. 167 und 180; Merki, *Verkehrsgeschichte*, S. 14. Die Zitate in der Reihenfolge wie im Text: van Laak, »Infrastrukturgeschichte«, S. 370; Ders., »Garanten«, S. 180.

Zusätzlich war für die Realisierung der Infrastrukturen eine zentrale Initiative vonnöten. Bei den wirtschaftlichen Bemühungen taten sich zunächst vornehmlich Städte und Kommunen hervor. Ökonomen bestärkten sie dabei. Sie verwiesen auf die Fähigkeit, mithilfe der Anlagen eine bessere Integration und Steuerung ausüben zu können sowie an neue Geldquellen zu gelangen. Doch wurde dem Staat zugleich auferlegt, die negativen Auswirkungen des vorherrschenden ökonomischen Systems abzdämpfen und verlustreichen Betrieben, die eine öffentliche Relevanz besaßen, durch öffentliche Mittel aus der wirtschaftlichen Bedrängnis zu helfen. Wirtschaftswissenschaftler und andere Vertreter liberaler Couleur erhoben aus diesem Grund den Vorwurf, dass bei Infrastrukturen die erzielten negativen finanziellen Ergebnisse auf die Allgemeinheit abgewälzt würden und vom Staat akzeptierte oder gar unterstützte monopolartige Stellungen entstanden seien. In den ersten Dezennien des 20. Jahrhunderts sah man dann beispielsweise die Verkehrspolitik immer mehr als ein Werkzeug, um Gewerbe und somit ebenfalls die Stadtentwicklung zu fördern. Die Schaffung infrastruktureller Anbindungen von Gebieten wurde zu einem wichtigen Faktor für Standortentscheidungen von Industrien. In den zwanziger und dreißiger Jahren betätigte sich der Staat durch Investitionen in den Ausbau von Infrastrukturen auch aktiv als Arbeitsbeschaffer für die Menschen.³

Mit einer technischen Infrastruktur ist auch der Verkehrsträger Eisenbahn ausgestattet. Sie besteht hier aus den Gleis-, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, Brücken, Kunstbauten (unter anderem Tunnel) sowie Hochbauten (Gebäude, bauliche Anlagen).⁴ In der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) stellte die Eisenbahn vierzig Jahre lang das wichtigste Beförderungsmittel dar. Gleichwohl befand sich die technische Infrastruktur der Eisenbahn des Landes im Herbst 1989 in einem katastrophalen Zustand.⁵ Das muss erstaunen. Wurde doch die Technik in der DDR als eine wichtige und effektive Kraft angesehen, deren Fortschritt zugleich positive Rückwirkungen auf den Einzelnen und die gesamte Gesellschaft haben sollte. Die Technik galt als eine der wenigen noch vorhan-

3 Vgl. van Laak, »Infrastrukturgeschichte«, S. 380–383; Ders., »Garanten«, passim.

4 Vgl. Adler u.a., *Lexikon*, S. 423.

5 Vgl. Kopper, »Reichsbahn«, S. 316; Steiner, *Plan*, S. 237.

denen Mittel, Innovationen hervorzubringen und die Wirtschaft florieren zu lassen.⁶

Aufgrund der Lage der Bahnanlagen der DR 1989 und des auch wirtschaftlichen Niedergangs der DDR ist zu analysieren, inwieweit der Zusammenhang von verkehrs-, wirtschafts- und technologiepolitischen Gremien, Abteilungen und zentralen Einzelakteuren der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) bei Vorhaben der DR überhaupt wahrgenommen und sich damit auseinandergesetzt wurde, dass sich die oben für technische Infrastrukturen aufgeführten positiven ökonomische Effekte von einem nichtindustriellen Wirtschaftszweig nur dann beisteuern lassen, wenn dort auch von politischer Seite entsprechende Voraussetzungen für eine stetig hohe Leistungsfähigkeit gewährleistet sind. Der politikgeschichtliche Teil der Studie richtet den Fokus ausschließlich auf die SED, da sie die einzige wirklich machtausübende Kraft der DDR war. Für die Einstellungen und Vorgaben der Partei werden Ursachen zu suchen sein. Das wird zudem ebenso an zwei wirtschaftlichen und politischen Spezifika von Investitionen in technische Infrastrukturen – der langen und gründlichen Planung und dem hohen Anteil politischer Entscheidungskriterien – zu prüfen sein. Gerade diese beiden Besonderheiten hätten konstruktive Wirkungen für ergiebige Resultate auf dem Gebiet der Infrastrukturentwicklung der DR erzeugen können, weil sie zwei Kernelemente der wirtschaftlichen und politischen Struktur – die zentrale Planwirtschaft und die bestimmende Rolle der SED – der DDR darstellen. Weitere bezüglich des Verhaltens der SED zu examinierende spezifische Kennzeichen von Investitionen in technische Infrastrukturen sind der hohe Finanzbedarf sowie die lange Lebensdauer der Anlagen.⁷

6 Vgl. dazu Förtsch/Burrichter, »Technik«, S. 205f. Dieser Beitrag stammt von Burrichter und Förtsch, nicht wie kürzlich in einem Überblickswerk angegeben nur von Burrichter; vgl. Kleinschmidt, *Technik und Wirtschaft*, S. 92 und 151.

7 Aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht zu den Aufgaben von Infrastrukturen allgemein und zu den Spezifika von Investitionen in technische Infrastrukturen nach wie vor grundlegend Jochimsen, *Theorie der Infrastruktur*, S. 100ff. Dieses Konzept ist auch ohne weiteres auf Planwirtschaften übertragbar; vgl. ebd., S. 4. Welche Vorstellungen und Politiken in Bezug auf die technischen bzw. verkehrlichen Infrastruktur innerhalb des Wirtschaftsverbändnisses der sozialistischen Staaten, dem Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe, verfolgt wurden, war bislang noch nicht Gegenstand der Forschung (Vgl. z.B. Ahrens, *Gegenseitige Wirtschaftshilfe?*). Seitens der DDR und ihrer Infrastrukturpolitik bei der Bahn kann dies im Folgenden nicht systematisch verfolgt, sondern nur vereinzelt aufgegriffen werden.