

“Nun stehen wir vor einem Gebirge unbewältigter Aufgaben.”

Die Infrastrukturpolitik der SED und deren Folgen für die DDR-Eisenbahn¹

Ralph Kaschka

Das Zitat im Titel des Aufsatzes entstammt einer ernüchternden Bilanz durch Alfred Neumann vom November 1988 zur Entwicklung der ostdeutschen Eisenbahn und deren technischer Infrastruktur in den vergangenen fast 40 Jahren. Neumann gehörte seit 1958 dem SED-Politbüro an. In der für kommunistische Systeme typischen Verflechtung von politischen und staatlichen Ämtern war er seit 1968 zugleich einer der beiden Ersten Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates. Auf diesem Posten war er seit 1979 dezidiert für die Eisenbahn des Landes zuständig. Die Bilanz legte er auch seinem direkten Chef im Ministerrat, Willi Stoph, und dem Sekretär für Wirtschaft im Zentralkomitee (ZK) der SED, Günter Mittag, vor. Letzterer reichte das Papier an SED-Chef Erich Honecker weiter. Im folgenden soll darauf eingegangen werden, wie die erschreckende Bilanz bei der Infrastruktur der Bahn in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht 1988/89 genau aussah, wie sie über die vier Jahrzehnte zustande kam und welche Rolle dabei insbesondere die Politik der SED-Führung spielte. Der vorrangig technikhistorisch angelegte Aufsatz nimmt auch das Verhalten der Mitarbeiter des DDR-Eisenbahnbetriebs, der Deutschen Reichsbahn (DR)², des Ministeriums für Staatssicherheit (MfS) sowie die Sicherheitspolitik der SED-Spitze im Rahmen der Warschauer Vertragsorganisation (WTO) und die in der DDR imaginierten technischen Visionen zur heimischen Eisenbahn in den Blick. An geeigneten Stellen erfolgt ein synchroner Vergleich zur Bahnpolitik der Bundesrepublik und zur Entwicklung der Infrastruktur der ebenfalls staatseigenen Deutschen Bundesbahn (DB).

Zwar war die Eisenbahn in der DDR über 40 Jahre das von der SED bevorzugte Transportmittel. Jedoch zählte sie mit ihrer technischen Infrastruktur (unter anderem Gleisanlagen, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, Gebäude, Brücken) – wie auch alle anderen Verkehrsträger und deren Infrastruktur – als Lowtechsektor von 1949 bis zum Herbst 1989 nicht zu den präferierten und leistungsfähigen Bereichen der Wirtschaft.

Schaden genommen hatten die Bahnanlagen bereits während des Zweiten Weltkrieges und vor allem ab der Zeit unmittelbar vor Kriegsende bis 1948. Hielten sich die Zerstörungen des Krieges noch einigermaßen in Grenzen und konnten relativ schnell beseitigt werden, wirkten sich die äußerst umfangreichen Demontagen der sowjetischen Besatzer auf dem Gebiet der späteren DDR sehr negativ und langfristig auf den technischen Zustand und das Leistungsvermögen der ortsfesten Anlagen aus. Davon betroffen waren

1 Der Aufsatz basiert auf meiner gedruckt vorliegenden Dissertation *Auf dem falschen Gleis. Infrastrukturpolitik und -entwicklung der DDR am Beispiel der Deutschen Reichsbahn 1949–1989* (= Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, Bd. 13). Frankfurt/Main, New York 2011. Quellenachweise, weitere Literaturangaben und Details zu den folgenden Ausführungen sind diesem Werk zu entnehmen. Meines Wissens ist seitdem keine weitere grundlegende Studie zur engeren Thematik erschienen. Die Forschungsergebnisse besitzen daher weiter Gültigkeit.

2 Die DDR behielt die Bezeichnung “Deutsche Reichsbahn” aus der Zeit bis 1945 für ihre staatliche Eisenbahn bei. Begründet wurde das mit zu hohen Kosten für eine Umbenennung (z. B. von Waggons und Bahnhöfen) und dem Aufrechterhalten von potentiellen Ansprüchen auf das Vermögen der Reichsbahn im Ausland und in West-Berlin. Sicherlich wollte das SED-Regime zudem für internationale Wirtschaftsverträge von der hervorragenden Reputation der Reichsbahn profitieren, welche das Unternehmen vor allem in wirtschaftlich-technischer Hinsicht bis 1945 im Ausland besessen hatte.

die Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb, die Sicherungs- und Fernmeldetechnik sowie insbesondere das Gleisnetz.

Trotz dieser hohen Verluste und weiteren bekannten Schwierigkeiten bei der Erhaltung der Schienenstränge schenkte die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands zu Beginn ihrer Herrschaft in der Wirtschaft zwangsläufig anderen Gebieten größere Aufmerksamkeit. Auf der einen Seite orientierte sich die Partei bei der Einrichtung der zentralen Planwirtschaft und dem Aufbau einer Schwerindustrie an den Prämissen ihres Vorbildes, der Sowjetunion. Auf der anderen Seite mußte für die Überlebensfähigkeit des Staates eine starke schwerindustrielle Basis geschaffen werden, die man im Gegensatz zum westdeutschen Nachbarn zuvor nicht besaß. Hinzu kamen Reparationen an die UdSSR, die Aufrüstung und partiell Kampagnen zur Beseitigung des Energiemangels. Hingegen hätte die SED-Führungsriege Ende der fünfziger Jahre, als diese Maßnahmen weitgehend bewältigt waren, über investive Freiräume verfügt, um die unterdessen bereits schwer geschädigten Bahnanlagen zu unterstützen. Statt dessen warf sie umfangreiche Mittel erneut in die Industrie, primär in das beginnende Chemieprogramm. Anfang der sechziger Jahre absorbierte zusätzlich der Mauerbau große Ressourcen. Die Schuld für die entstandenen Mißstände bei den Anlagen wälzte die Parteispitze in dieser Zeit vornehmlich auf die Verantwortlichen der Reichsbahn ab.

Eine leichte Änderung dieser Politik setzte 1963 ein. Das stand aber nur wenig mit dem gerade eingeführten neuen wirtschaftlichen Modell, dem Neuen Ökonomischen System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft (NÖSPL), dagegen auf jeden Fall in Teilen mit der größeren Rolle, die die Technik mit der ausgerufenen "wissenschaftlich-technischen Revolution" (WTR) im ostdeutschen Land spielen sollte, in Beziehung. Ein weiterer wichtiger Hintergrund für die neue Politik dürfte gewesen sein, daß der äußerst schlechte Zustand der Anlagen inzwischen die gesamte volkswirtschaftliche Entwicklung lähmte. Weil sich die Parteispitze aber gleichzeitig noch mehr technologisch ambitionierten Bereichen der Chemie- und Elektrotechnik/Elektronikindustrie zuwandte, reichte es nur zu höheren Investitionen bei den Schienenwegen. In Anbetracht der seit 1949 kumulierten Defizite auf allen Gebieten hätten die Bemühungen jedoch weitaus größer ausfallen müssen. Eine weitere, nur kurzzeitige programmatische Aufwertung erfuhren die ortsfesten Anlagen der DR und der Verkehrssektor im ganzen in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre. Sie galten der SED-Elite nun sogar als Motor für die anderen ökonomischen Prozesse des Landes. Allerdings verbanden sich mit der höheren Gewichtung für die ostdeutschen Transportträger nur begrenzte Investitionen. Außerdem ist fraglich, inwieweit der Bereich Verkehr mit seinem schlechten Zustand kurz- und mittelfristig die Wirtschaft hätte ankurbeln sollen.

Die zarten Initiativen flauten mit dem neuen mächtigen Mann an der Spitze der SED, Erich Honecker, ab 1971 ab. Mit der von ihm initiierten, stark sozial- und konsumpolitisch geprägten "Hauptaufgabe", ab 1975 "Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik" genannt, verlor die weiter propagierte WTR in der DDR deutlich an Tempo und die Technik ihren sehr hohen Stellenwert. Es wurde eher ein dazu abgeschwächter "wissenschaftlich-technischer Fortschritt" angepeilt. Durch die starke sozial-konsumtive Fokussierung standen der Partielite für weitreichende Bahnanlagenprogramme nur geringe Handlungsoptionen und Mittel zur Verfügung. So konnten in größerem Umfang nur die Gleiserneuerung und die Verlegung zweiter und mehrerer Gleise, letzteres zumeist als Rekonstruktion der von der Sowjetunion zwischen 1945 und 1948 abgebauten und verbrachten Schienenstränge, realisiert werden. Aufgrund der geringen Kontingente ging die Erledigung dieser Aufgaben auf Kosten der anderen Anlagensegmente. Im finalen Jahrzehnt hätte die SED-Führung unbedingt sehr viel mehr Geld in die DR-Infrastruktur

investieren bzw. ein umfassendes Programm wie die Dekaden zuvor für einige Industriezweige anweisen müssen. Hatte sie doch, um Erdöl einzusparen, angeordnet, zahlreiche weitere Transporte auf das Schienennetz umzusetzen und somit noch mehr Personen und Güter zu befördern, als das schon in der Vergangenheit geschah. Indessen brauchte es erst eine Häufung von schweren Unfällen, bis sich die Parteispitze dazu durchrang, die Implementierung von modernen Sicherungsanlagen stärker zu fördern. Bei den Fahrwegen mußten wiederum erst in riesigen Mengen die Betonschwellen zerfallen, bevor längst abgeschriebene Gleisbaumaschinen wenigstens teilweise durch neue ersetzt wurden. Die anderen wichtigen Bereiche der Eisenbahnanlagen, die Fernmeldeanlagen, Brücken, Kunst- und Hochbauten (unter anderem Tunnel und Gebäude) nahm die SED über die vier Dezennien kaum oder überhaupt nicht wahr. So ist es keine Überraschung, daß das Gros der Eisenbahninfrastruktur im Herbst 1989 veraltet, marode und nur wenig leistungsfähig war. Im Herbst 1989 betrug der Anteil der zwei- und mehrgleisigen Verbindungen am Gesamtnetz der DR nur rund 30 Prozent. Es bestanden insgesamt 750 sogenannte Langsamfahrstellen von 850 Kilometern Länge. Lediglich auf einem Viertel der Strecken konnte die auf ihnen zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h wirklich gefahren werden. In 5 800 Kilometer Gleis lagen noch angegriffene Betonschwellen. Die Gleisunterhaltung konnte wegen der geringen Kontingente nicht hinreichend realisiert werden. Um das DR-Schienennetz auf westlichen Standard zu heben, wurde 1990 mit 70 Milliarden DM kalkuliert. Die Gesamtbilanz für das Sicherungs- und Fernmeldewesen der DR fiel 1989 ebenfalls äußerst unbefriedigend aus. 90 Prozent der Sicherungstechnik waren veraltet. Über zwei Drittel der Stellwerke arbeiteten noch mechanisch. Es gab nur zu 16 Prozent moderne Gleisbildstellwerke. Die Kommunikationsanlagen waren quantitativ und qualitativ vollkommen unzureichend. 1989 mußten 17 Prozent der Stahl- und zwölf Prozent der Massivbrücken aus Stein oder Beton dringend ersetzt werden. Fast die Hälfte aller Brücken war älter als 100 Jahre. Fast 1 000 Brücken konnten und mußten dann 1990 tatsächlich ausgetauscht oder umfassend saniert werden. Am Ende des Untersuchungszeitraums waren 80 Prozent der Gebäude und anderen baulichen Anlagen älter als 70 Jahre. Die meisten Empfangs- und Güterabfertigungsgebäude, Lokschuppen und Hallen waren voll abgeschrieben. Viele Bahnsteige und Güter- und Lagerhallen hätten erneuert werden müssen. In den Jahren 1991/92 sollen dann zunächst 19 Milliarden DM in die gesamte Infrastruktur der DR geflossen sein. An Investitionen beinhaltete der Bundesverkehrswegeplan von 1992 für die Reichsbahnanlagen bis ins Jahr 2002 rund 90 Milliarden DM. Am 1. Januar 1994 erfolgte dann der Zusammenschluß der Reichsbahn mit der Deutschen Bundesbahn zur Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG). Ohne Zweifel traten DR, DB AG und Deutsche Bahn sowie die bundesdeutsche Politik hier ab 1989 ein äußerst schweres Erbe an.

Eine Ausnahme bildeten die Anlagen, die für die Schwerpunktprojekte Berliner Außenring (1950er Jahre), Hafenmagistrale Rostock–Berlin (1960er Jahre)³, S-Bahn-Strecke Friedrichsfelde Ost bis Ahrensfelde in Ost-Berlin (1970er Jahre) und bei der Elektrifizierung der Trassen der DR (1980er Jahre) implementiert wurden. Diese präferierten großen Unternehmungen hatten die Machthaber mit den notwendigen pekuniären, personellen, materiellen und technischen Mitteln ausgestattet, was im Gegenzug zumeist zu Lasten anderer Felder der Eisenbahn, des Verkehrswesens und/oder der Wirtschaft ging. Bei den vereinzelt Vorhaben gelang es der Spitze von Partei und Staat oft nicht,

3 Beim Bau dieser Strecke kamen in großer Zahl politische Strafgefangene zum Einsatz. Vgl. Kopper, Christopher: Häftlingszwangsarbeit in der Planwirtschaft. Arbeiten im Gleisbau und im Ausbesserungswerk der Reichsbahn. In: Kill, Susanne/Kopper, Christopher/Peters, Jan-Hendrik: Die Reichsbahn und der Strafvollzug in der DDR. Häftlingszwangsarbeit und Gefangenentransporte in der SED-Diktatur. Essen 2016, S. 55–124, hier S. 55–63.

Spezifika von Investitionen in technische Infrastrukturen hinreichend zu berücksichtigen. Dabei handelte es sich um die lange Lebensdauer der Anlagen, vor allem aber um die langfristige und gründliche Planung. Die SED-Führung machte durch ihre kurzfristigen, primär politisch intendierten Entscheidungen zur Durchführung der Unterfangen den letztgenannten potentiellen Vorteil des vorherrschenden ökonomischen Systems, der zentralen Planwirtschaft, zunichte. Ferner verteuerte dieses Ad-hoc-Verhalten der Partei die Vorhaben zum Teil enorm. Hierbei wurde allerdings einem anderen Charakteristikum von Infrastrukturinvestitionen entsprochen, dem hohen Finanzbedarf. Zwar beachtete die SED bei den Vorhaben das politische System des ostdeutschen Staates begünstigende Kennzeichen, den hohen Anteil von politischen Determinanten, angesichts ihres ubiquitären Gestaltungsanspruchs quasi per se genügend. Im allgemeinen erwies sich die hegemoniale Rolle der Partei im Zusammenhang mit längst überfälligen Investitionen in die Bahnanlagen jedoch als überaus hinderlich. Weil sie sie nur ungenügend förderte, erreichte die SED anhand der Bahninfrastruktur über die gesamte Zeitspanne der Existenz der DDR auch das Ziel ihrer Raumordnungspolitik nicht, die Bedingungen in den strukturschwachen Nordbezirken vollständig an die der relativ gut entwickelten südlichen Gebiete des Landes anzugleichen.

Die schlechte Infrastrukturpolitik der SED bei der Reichsbahn muß ab 1971, spätestens von 1976 an, zusätzlich an dem dann bis 1989 einflußreichsten Wirtschaftspolitiker in der DDR, dem zuständigen ZK-Sekretär Günter Mittag, festgemacht werden. Obgleich selbst sogar ausgebildeter Eisenbahner und promovierter Verkehrswissenschaftler, entwickelte er keinerlei Sensibilität und nur wenige Maßnahmen für die schwer angegriffenen Reichsbahnanlagen. Die DR-Administration ließ er mit ihren diesbezüglichen Nöten allein; Personen in der Staatsführung (Neumann) und die zugeordnete ZK-Abteilung, die sich für die Eisenbahn und deren Anlagen einsetzten, kanzelte er zum Teil rigoros ab. Ihm war es ab Ende der siebziger Jahre augenscheinlich wichtiger, die Hochtechnologie Mikroelektronik zu befeuern. Als zutreffende Erklärung für die Vernachlässigung der Infrastruktur der DR im Osten Deutschlands nicht erst seit 1971, sondern durchgehend von 1949 bis 1989 kann jedoch gelten, daß der Niedrigtechnologiesektor Verkehr generell von der Parteispitze in ihrer Wirtschaftspolitik als nachrangig eingestuft und als zu unproduktiv eingeschätzt wurde. Die höchsten politischen Akteure der SED stützten sich in dieser Einstellung auch auf die ökonomischen Grundsätze von Karl Marx. Statt dessen legte die Parteiführung ihren Fokus einseitig auf die Industrien, insbesondere auf die Investitionsgüterindustrien, und betrieb eine an die Sowjetunion angelehnte "sozialistische Industrialisierung".⁴ Hiermit dürfte auch weitgehend zu begründen sein, warum über vierzig Jahre in der DDR kein großangelegtes Programm initiiert wurde, um die erschreckenden Zustände bei der Verkehrs- und Eisenbahninfrastruktur zu beseitigen. Da sich die SED-Elite lediglich auf die Industrien, daneben ab 1971 zunehmend auf sozial- und konsumpolitische Inhalte konzentrierte, sah sie für ein solches Programm keine Veranlassung. Die Materialien des MfS über die katastrophale Lage bei den Bahnanlagen wurden von der SED-Spitze weitgehend ignoriert.

4 Vgl. dazu vor allem Schultz, Helga: Die sozialistische Industrialisierung – toter Hund oder Erkenntnismittel? In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1999/2, S. 105–130.

Abseits von ihr, im ZK-Apparat, erkannte man die große Bedeutung der ortsfesten Anlagen für die Volkswirtschaft des Landes durchaus. Das läßt sich vielleicht auch damit begründen, daß dieser als Anleitungs- und Prüfinstanz der staatlichen Verwaltung per-



Montagehalle des RAW Berlin-Schöneweide 1955
Quelle: Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung.
Von 1949 bis 1955, Bd.7, Berlin 1966, S.263.

manent mit den Folgen der Benachteiligung der DR-Anlagen zu tun hatte. Wenn es ihr möglich war, versuchte die zuständige ZK-Abteilung ihre Sichtweise nach außen und gegenüber den führenden Protagonisten und Gremien der Partei zu verdeutlichen. Letztlich verharrete die zentrale Politbürokratie zu diesem Thema aber während der vier Jahrzehnte überwiegend in Schweigen. Maßgeblichen Anteil daran trugen der kommunistische Kodex der Parteidisziplin und dessen unbedingte Einhaltung. Zusammen mit dem "Abwürgen" der Entwicklung eigener Vorstellungen durch Günter Mittag lag hierdurch im verantwortlichen ZK-Apparat sicherlich konstruktives Potential für eine bessere Infrastrukturpolitik bei der Eisenbahn brach.

Die Machtelite ließ sich auch von punktuell übermittelten Informationen über gravierende Mängel bei den Bahnanlagen durch ihr Propagandaorgan in der DR, der Politischen Verwaltung, nicht in ihrer politischen Marschrichtung beeinflussen. Vielmehr war es im Namen der SED der Auftrag der Politverwaltung, die vielfältigen Dilemmata durch eine Mobilisierung der Eisenbahner zu einem höheren Arbeitseinsatz und höheren Leistungen zu überdecken bzw. wettzumachen. Gleichwohl mußte die dabei erzielte Wirkung über vier Dekaden fast zwangsläufig gering bleiben. Die ständige Führung von Wettbewerben, die Anleitung unterer Parteiorganisationen in der Reichsbahn sowie gute Kontakte zu und die Hilfe von örtlichen und regionalen Leitungsebenen der SED konnten kein Ersatz für eine hinreichende Zuweisung an monetären, materiellen, technischen und personellen Mitteln für die Infrastruktur sein. Selbst die, gemäß der Priorität der Unternehmen für die SED, sehr intensive politisch-ideologische Betätigung der Politischen Verwaltung bei den ausgewählten Renommiervorhaben der DR wäre nahezu verpufft, hätte die Parteiführung für jene nicht große Ressourcen freigesetzt.

Alle zuständigen Stellen der Deutschen Reichsbahn hatten von Beginn an mit den widrigen Umständen, die mit den geringen Kapazitäten einhergingen, zu kämpfen. Bis 1989 versuchten sie, diese Situation einigermaßen zu beherrschen. Es fehlte stets an Arbeitskräften, Finanzen und insbesondere an moderner Technik und modernen technologischen Verfahren. Lange Zeit war die Mechanisierung der Tätigkeiten nicht ausreichend

manent mit den Folgen der Benachteiligung der DR-Anlagen zu tun hatte. Wenn es ihr möglich war, versuchte die zuständige ZK-Abteilung ihre Sichtweise nach außen und gegenüber den führenden Protagonisten und Gremien der Partei zu verdeutlichen. Letztlich verharrete die zentrale Politbürokratie zu diesem Thema aber während der vier Jahrzehnte überwiegend in Schweigen. Maßgeblichen Anteil daran trugen der kommunistische Kodex der Parteidisziplin und dessen unbedingte Einhaltung. Zusammen mit dem "Abwürgen" der Entwicklung eigener Vorstellungen durch Günter Mittag lag hierdurch im verantwortlichen ZK-Apparat sicherlich konstruktives Potential für eine bessere Infrastrukturpolitik bei der Eisenbahn brach.

Die Machtelite ließ sich auch von punktuell übermittelten Information-

ausgebildet. Wenigstens bei der Gleiserneuerung⁵ konnte die DR die meisten jener Mängel ab Mitte der sechziger Jahre von sich fernhalten. Das war ebenso bei den oben genannten Unterfangen der Fall, die die SED unbedingt in die Tat umgesetzt wissen wollte. Wenn von politischer Seite, wie bei diesen Projekten, solide Rahmenbedingungen geschaffen wurden, zeigte sich überdies, daß die Reichsbahner zu guten Arbeits- und technischen Spitzenleistungen fähig waren. Die in summa die ganze Zeit unterdimensionierte Zuteilung von Kontingenten hatte zur Folge, daß die Instandhaltung (hier auch die der Schienenwege), die Erneuerung und Modernisierung bei den Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, den Brücken sowie den Kunst- und Hochbauten ständig weit hinter dem für einen sicheren und leistungsfähigen Bahnbetrieb nötigen Umfang zurückstehen mußten. Ferner beeinflussten die Probleme bzw. anders gelagerten Prämissen der die Eisenbahn unmittelbar tangierenden Zweige, wie die Metallurgie und die elektrotechnische/elektronische Industrie, die Erfüllung dieser Aufgaben sehr negativ. Fachliche Versäumnisse und die Mißachtung der Charakteristika von Investitionen in technische Infrastrukturen waren für die Deutsche Reichsbahn über vierzig Jahre nur sehr selten zu verifizieren. Wenn, dann hingen die Verfehlungen zumeist mit dem hohen zeitlichen Druck zusammen, den die SED zur raschen Vollendung von Bauvorhaben auf die DR ausübte.

Soweit es sich anhand der Quellen nachvollziehen läßt, wurden in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre in der Generaldirektion der Reichsbahn noch heftige Einwände, die später in Zahl und Schärfe spürbar nachließen, gegen die Entscheidungen der SED zu den ortsfesten Anlagen vorgebracht. Der hohe SED-Kader, DR-Chef und Minister für Verkehrswesen⁶, Erwin Kramer, milderte die Interventionen der DR ab. Zu anderer Zeit zeigte Kramer aber auch die Courage, in hohen Gremien von Partei und Staat größere Mittel für die Infrastruktur einzufordern. Unter dem neuen Generaldirektor/Minister Otto Arndt konzentrierte sich die ohnedies von SED-Mitgliedern dominierte zentrale Eisenbahnbürokratie ab 1970 auf die bloße Anfertigung von Analysen bzw. wurden ihre zurückhaltend unterbreiteten Wünsche und Bedenken schon von der DR-Spitze – oft gezwungenermaßen – abgewiesen. Letztere, besonders der parteitreue Arndt, fügte sich fast widerspruchslos in die entsprechende Politik der SED-Führung.

Die knappen Kapazitäten, die geringen Investitionen generell sowie die ungenügende Berücksichtigung der hohen Wertigkeit des Bereichs Forschung und Entwicklung (F/E) durch die Politik waren darüber hinaus die Hauptgründe, warum bei der Bahninfrastruktur nur wenige Innovationen zustande kamen. Der für den technischen Standard wichtige Bereich Forschung und Entwicklung konnte von der DR personell und materiell nicht hinreichend ausgestattet werden. Des weiteren mußten immer wieder kurzfristig F/E-Kräfte von laufenden Forschungs- zu gerade von den SED-Machthabern bevorzugten Bahnprojekten abgezogen werden. Generell wurde in der DDR abseits der akademischen Einrichtungen das bedeutende F/E-Segment alles andere als optimal unterstützt und genutzt. Außerdem kann als Hindernis das ökonomische Grundmodell der sozialistischen Staaten, die zentrale Planwirtschaft, nicht ganz außer acht gelassen werden. Es erwies sich vor allem mit seinem ihm immanenten Zwang zur unbedingten Planerfüll-

5 Bei den Arbeitskräften gelang das für die körperlich schweren und zum Teil gefährlichen Tätigkeiten bei der Gleiserneuerung oft nur durch den Einsatz von Häftlingen. Vgl. Kopper, Christopher: Häftlingszwangsarbeit, S. 63–77; Peters, Jan-Hendrik: Haftarbeitslager, Gefängnisse und Gefangenenarbeit für die Deutsche Reichsbahn in Sachsen. In: Kill, Susanne/Kopper, Christopher/Peters, Jan-Hendrik: Reichsbahn und Strafvollzug, S. 27–54, hier S. 40–51, sowie die Zeitzeugenberichte von ehemaligen Häftlingen ebd., S. 125–135.

6 Ab November 1954 war der Minister für Verkehrswesen in Personalunion zugleich Generaldirektor bzw. Chef der DR.

lung, seiner Unflexibilität und seinen fehlenden Anreizen (zum Beispiel Prämien, Betriebsschließungen) nicht als gute Basis für Verbesserungen der Technik und Technologien. Von der Eisenbahninfrastruktur der DDR entsprach Ende 1988 denn auch nur sage und schreibe ein Prozent (ohne Gebäude, Tunnel) dem weltweit höchsten technischen Niveau.

Im Vergleich zwischen der Infrastruktur der DR und der westdeutschen Bundesbahn ist darauf zu verweisen, daß die zwei Bahnen in unterschiedliche ökonomische und gesellschaftliche Ordnungen integriert waren, sich beide aber im Eigentum des Staates befanden. Soweit miteinander vergleichbare Ebenen und Daten vorgefunden wurden, läßt sich komprimiert folgendes sagen: Bis Ende der fünfziger Jahre waren die Gleisanlagen bei der DR und der DB in einem schlechten und vom technischen Niveau her ähnlichen Zustand. In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre wurde bei beiden für die Gleiserneuerung mit modernen Maschinen das Fließbandverfahren eingeführt. Damit erschöpfen sich im großen und ganzen bereits die Gemeinsamkeiten. Die Bundesbahn war besonders ab Mitte der sechziger Jahre im Umfang an elektrifizierten Strecken sowie bei der Anzahl moderner Brücken und Sicherungsanlagen, speziell bei denen der Zugbeeinflussung, bis 1989 bedeutend besser aufgestellt als die Reichsbahn. In dieses Urteil ist mit einzubeziehen, daß die DR vor allem bei den Anlagen zum verstromten Zugbetrieb durch die Demontagen der Sowjetunion und der fehlenden Industrie für Bahnsicherheitstechnik anfänglich stark ins Hintertreffen geraten war. Wenngleich die DB als staatliches Unternehmen den Einflüssen der Politik und der Verkehrsadministration des Bundes relativ stark ausgesetzt war, so besaß sie doch einen eigenen Handlungsspielraum für ihre technischen und wirtschaftlichen Entscheidungen. Im Rahmen der ihr vom Bund zugestandenen monetären Mittel konnte sie für ihre Infrastruktur selbständig, zum Teil in Zusammenarbeit mit Firmen, neue bzw. verbesserte Technologien vorantreiben. Darüber hinaus konnte sie Aufträge, oft für größere Bauvorhaben, frei an mittelständische und andere Unternehmen vergeben. Sie stellte somit daneben immer ein wichtiges und belebendes Element für die Wirtschaft dar. Diese Funktion wurde von der Politik besonders ab Ende der sechziger Jahre zusätzlich befeuert, indem bahnahe Branchen für Leistungen für die DB staatliche Konjunkturlösungen erhielten. Das wichtige und fördernde Potential der Reichsbahn und ihrer Anlagen für die ostdeutsche Ökonomie hatte die SED-Spitze im Gegensatz dazu nur Ende der sechziger Jahre und selbst hier nur inkonsequent und lediglich für kurze Zeit verfolgt. Ferner konnte die Bundesbahn von einem hohen technischen und technologischen Level der Ausstattung und Verfahren der von ihr beauftragten oder beteiligten Firmen profitieren. Um am Markt bestehen zu können, mußten jene an diesem hohen Niveau interessiert sein. Im Vergleich zu ihrem westdeutschen Pendant blieb die Reichsbahn von 1949 bis 1989 zum einen eine unselbständige Verwaltung innerhalb des Ministeriums für Verkehrswesen. Sie konnte für sich und ihre Bahnanlagen keine autonomen und technisch wie ökonomisch intendierten Entscheidungen treffen. Das lag in den gesellschaftlichen Verhältnissen der ostdeutschen Republik begründet, die ein solches Handeln nicht erlaubten. Wie dargestellt, zog einzig die Führung von Partei, Staat und Wirtschaftsadministration die Fäden für die DDR-Eisenbahninfrastruktur. Zuvorderst gab die SED, und hier vor allem deren Führung, mit ihrem hegemonialen Anspruch die technische und wirtschaftliche Entwicklung vor. Damit wurden verkehrliche, technische und ökonomische Determinanten marginalisiert. Wichtiger war vielmehr, welche Technik, welches Produkt, Feld oder welcher ganze Wirtschaftszweig nach Meinung der SED gefördert werden sollte.

Das Ministerium für Staatssicherheit entwickelte ab Mitte/Ende der fünfziger Jahre bis zum Kollaps der SED-Herrschaft seine größten Aktivitäten und wohl zugleich größten

Fähigkeiten beim Zusammentragen zahlloser, fachlich hochwertiger und sehr realitätsnaher Daten aus allen Dienstebenen der DR und zu nahezu allen Bereichen der DR-Infrastruktur. Für die Validität und die fachliche Qualität der vom MfS gesammelten Informationen war von Vorteil, daß es sich offizieller und inoffizieller Quellen in der Reichsbahn bedienen konnte. Mit den tieferen Ursachen für die Kalamitäten bei der Reichsbahn setzte sich das MfS zu keiner Zeit kritisch auseinander. Zum einen mangelte es ihm dafür an eigenem Antrieb und damit wohl am geistigen Potential. Zum anderen hätte es dann, ex- oder implizit, unweigerlich den Schuldigen für die Fehlentwicklungen desavouieren müssen – die SED-Spitze und deren Infrastrukturpolitik bei der Bahn. Das hat das unverbrüchlich loyale und unterwürfige “Schild und Schwert” der Partei nicht gewagt. Primär generierte es Informationen und sicherte Vorhaben flankierend ab. Es betätigte sich aus genuin geheimpolizeilichen Gründen und nicht, weil es ernsthaft daran interessiert war, den Ursachen der Mißstände bei der Reichsbahn schonungslos auf den Grund zu gehen. Es wollte in erster Linie das SED-Regime stützen. Erst an zweiter Stelle war es das Ziel, der Wirtschaft unter die Arme zu greifen, um deren Effizienz zu erhöhen. Für letzteres stehen vor allem der illegale Transfer einer rechnergestützten Dispatcherzentrale aus dem Westen und der Einsatz einer 75köpfigen MfS-Kompanie bei der Elektrifizierung von Strecken der DR in den 1980er Jahren. In der Summe dürfte die Eisenbahn bzw. der gesamte Verkehrssektor von der ihr/ihm in der DDR zugewiesenen Wertigkeit her zu unbedeutend gewesen sein, als daß die Staatssicherheit lenkend eingreifen wollte. Das MfS folgte dem Weg der Partei, die heimischen Lowtechbereiche kaum zu beachten und zu fördern. Die SED und deren Herrschaft dürfte die Staatssicherheit durch all ihre Aktivitäten bei der DR-Infrastruktur nur zu einem geringen Grad stabilisiert haben.

Die DDR befand sich geographisch direkt im Grenzverlauf zwischen dem militärischen Block der sozialistischen Staaten, dem Warschauer Vertrag, zu dem sie selbst gehörte, und dessen westlichem Widerpart, der NATO. Das ostdeutsche Land war daher von der Warschauer Vertragsorganisation, hier vor allem von deren Führungsmacht, der Sowjetunion, für einen Kriegsfall als wichtigstes Aufmarsch- und Operationsgebiet ausersehen worden. Als Vorbereitung auf eine potentielle militärische Konfrontation sollte ab Anfang der sechziger Jahre präferiert auch die zivile ostdeutsche Eisenbahninfrastruktur nach den Wünschen der UdSSR ausgebaut bzw. auf Vordermann gebracht werden. Zu den dazu vom Nationalen Verteidigungsrat der DDR (NVR), der von der SED gelenkt wurde, in die Wege geleiteten, bis Mitte der achtziger Jahre weitgehend abgeschlossenen Aktionen zählten der Neu- und Ausbau von Strecken, die Doublierung von strategisch wichtigen Bahnbrücken sowie das Anlegen von Reserven. Von Anfang an, speziell aber ab Mitte der 1970er Jahre, überforderten die von der WTO (World Trade Organisation) gestellten Forderungen die ökonomischen Möglichkeiten ihres westlichen Außenpostens. Die geplanten Vorhaben konnten erst später fertiggestellt werden oder sollten verstärkt gleichzeitig auch einen zivilen Nutzungscharakter tragen. Die Realisierung der Beschlüsse des NVR belastete die Reichsbahn ungemein. Es mußte ein großer Umfang an dringender für andere Projekte benötigte Technik, Arbeitskräfte und Materialien abgestellt werden. Ihrerseits konnte die DR von den zahlreich angewiesenen Baumaßnahmen für die Trassen, die in Ost-West-Richtung verliefen, nur wenig profitieren. Bewegte sich doch der zivile binnenländische Eisenbahnverkehr hauptsächlich von Nord nach Süd und umgekehrt. Insgesamt hat der von der Sowjetunion geforderte, militärisch intendierte Ausbau bestimmter Strecken und Brücken den Handlungsspielraum der Parteispitze für die Finanzierung von Verbesserungen bei den vornehmlich zivil genutzten Bahnanlagen zusätzlich eingeengt.

In den ersten beiden Jahrzehnten ihrer Existenz wurden in der DDR noch technische Visionen zur Infrastruktur der Eisenbahn des ostdeutschen Landes in der Öffentlichkeit verbreitet. Sie waren sehr stark von den Hoffnungen in die völlig neu geschaffene sozialistische Ordnung und von den Intentionen der SED überformt. In der Summe sollten die Zukunftsvorstellungen dazu dienen, die Eisenbahner, Jugendlichen und anderen Bürger der DDR für das sozialistische System und die Einheitspartei einzunehmen und zu mobilisieren. Da sie die völlige Kontrolle über die Medien besaß, konnten nur der Partei genehme Entwürfe publiziert werden. Die visionären Szenarien befaßten sich mit der zivilen Nutzung der Atomenergie, dem Jahr 2000 und mit Verkehrslösungen für urbane Zentren. In den gezeichneten Bildern offenbarte sich eine enge Bezugnahme auf aktuelle westliche und globale Strömungen. Unter Honeckers "Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik" wurden dann ab 1971 keine Ideen zu den ostdeutschen Eisenbahnanlagen für spätere Zeiten mehr entwickelt. Besonders die Reichsbahner mußten so denken, sie, ihre Profession und die Infrastruktur der DR hätten in der DDR keine größere Zukunft vor sich und die Anlagen würden in einem leistungsfähigen Zustand in der Wirtschaft künftig nicht benötigt. In der Bundesrepublik herrschten in den fünfziger und sechziger Jahren ganz ähnliche Vorstellungen über die zukünftige Entwicklung der ortsfesten Anlagen der Eisenbahn vor wie zur gleichen Zeit im deutschen Nachbarstaat. Allerdings wies man hier im Zusammenhang mit der Nutzung der Kernkraft stärker als in der DDR auch auf mögliche Risiken hin. In den 1970er/1980er Jahren wurde in der Bundesrepublik mit Emphase die Realisierung des visionären Wunsches eines regulären Betriebs der Eisenbahn auf der Basis der Magnetschwebetechnik verfolgt. Ein Ziel war dabei auch, mit einem weltweit völlig neuen Spitzenerzeugnis eine hohe technologische Leistungsfähigkeit zu demonstrieren. Im neuen Jahrtausend mußte der revolutionäre Traum zumindest in Deutschland aus verschiedenen Gründen aufgegeben werden.

Im Verdikt zu den Auswirkungen der Infrastrukturpolitik der SED und der Infrastrukturentwicklung bei der DDR-Eisenbahn auf die gesamte Wirtschaft des Landes ist in der Gesamtbilanz vor einer Überbewertung sicherlich zu warnen. Es ist aber überdeutlich, daß die schlechte Politik der SED und die daraus resultierende geringe Leistungsfähigkeit der ortsfesten Anlagen, insbesondere in Anbetracht der multiplen und wichtigen Funktionen des Verkehrs und seiner technischen Infrastruktur innerhalb des Wirtschaftskreislaufs moderner Staaten, sämtliche ökonomische Prozesse in der DDR über vierzig Jahre hinweg sehr stark blockierten. Dieses Hemmnis führte neben vielen weiteren Friktionen und Aspekten wiederum zu den zahlreichen wirtschaftlichen Fehlleistungen des ostdeutschen Landes. Da es ihr an demokratischer Legitimation – unter anderem durch freie Wahlen – mangelte, wäre das SED-Regime ersatzweise aber um so dringender auf ökonomische und technologische Erfolge angewiesen gewesen. Doch durch ihre völlig unzureichende politische Arbeit entzog die Partei dieser Legitimationsbasis sowie darüber hinaus der Stabilität ihrer Herrschaft auf dem Gebiet der Eisenbahninfrastruktur praktisch selbst den Boden. Auch die ab den sechziger Jahren proklamierte "wissenschaftlich-technische Revolution" bzw. unter Honecker ein "wissenschaftlich-technischer Fortschritt", die das System sichern helfen sollten, blieben auf dem untersuchten Feld mit wenigen Abweichungen bloße Makulatur.