WerkstattGeschichte 21, Ergebnisse Verlag, Hamburg 1998, S. 65-85

■ AXEL DOSSMANN

Auto-Suggestionen

Zur Autobahnplanung in der DDR bis 1961

Am 23. September 1958 verlangte die Fachabteilung Eisenbahn, Transport- und Verbindungswesen im Zentralkomitee der SED vom Verkehrsministerium »innerhalb von 4 Wochen« Informationen über »alle vorhandenen Pläne betreffs Autobahnbau und Projekte zur Straßenverkehrserschließung des nördlichen Gebietes der DDR«. Außerdem wollte die Fachabteilung im ZK wissen, »welche Maschinen vom ehemaligen Autobahnbau bei uns vorhanden sind, wo diese sich befinden und wie sie im großen und ganzen ausgelastet werden«.[1] Diese Hausnotiz ist der erste aktenkundige Hinweis für staatliche Pläne, in der DDR neue Autobahnen zu bauen. Es ging um die Projektierung der Strecke Berlin- Rostock. Die erste Autobahn *made in GDR* schien in greifbare Nähe zu rücken.

Die damaligen Recherchen erbrachten, daß von den zwei noch vorhandenen Betonstraßenfertigern »Vögele« aus den 30er Jahren der eine schrottreif und der andere im Straßenbaubetrieb Karl-Marx-Stadt im Einsatz war.[2] Solche Details waren zunächst indes unerheblich. Für die Planer stand im Spätherbst 1958 die Aufgabe im Vordergrund, das offenbar kurzfristige Ansinnen aus dem Zentralkomitee plausibel zu begründen, wirtschaftlich und politisch. Ohne nachgewiesene Notwendigkeit sollte in der sozialistischen DDR nichts finanziert werden, die Partei wollte von ihren eigenen Ideen überzeugt werden.

Der Parteiauftrag für den Autobahnbau war Anlaß für eiliges Vermessen, Rechnen und Vergleichen durch Ingenieure und Techniker, Verkehrsplaner und Finanzexperten aus der Staatlichen Plankommission, dem Ministerium für Verkehrswesen und dem beauftragen Projektierungsbetrieb in Berlin. Was von dieser Planungsprosa überliefert ist, bildet den Lektürehintergrund und das Quellenmaterial für die folgenden Analysen. Vieles davon »trieft« vor Ideologie. Das Persönliche der Akteure tarnte sich zumeist im »man« gesichtsloser Autorenkollektive. Wer da spricht oder schreibt, ist nur selten mit Namen zu benennen.

Ich danke Alf Lüdtke und besonders Lutz Niethammer für Anregungen und Kritik. Dieser Aufsatz entstand im Zusammenhang mit Recherchen für meine Dissertation »Transit-Autobahnen. Zur Geschichte der Infrastruktur- und Sicherheitspolitik in der DDR« (Arbeitstitel).

1 Vertrauliche Hausnotiz vom Leiter der Hauptverwaltung des Straßenwesens, Schlag, an den Leiter der Abteilung Straßen und Brücken des Ministeriums für Verkehrswesen, Ochsmann, 23.9.1958, Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (BAB), DM 1/3713 (Bestand Ministerium für Verkehrswesen der DDR). Viele der benutzten Aktenbestände aus dem Ministerium für Verkehrswesen sind noch nicht paginiert (Oktober 1997). Im folgenden kann ich deswegen oft nur die genaue Bezeichnung und ggf. die jeweilige Seite des Dokuments angeben.

Mit der Analyse solcher Texte möchte ich die diskursive Genese richtungsgebender Parteibeschlüsse herausarbeiten. Das sollte vor allem dann gelingen, wenn verschiedene Entwürfe oder interne Kritiken überliefert sind. Meine Neugierde – und dieser Aufsatz – setzt darum bei der Problemdefinition an: Wie wird Straßenverkehr als Problem wahrgenommen und präpariert? Wie wirkt das Wissen und das Reden über Verkehr und die Planungspraxis selbst auf die Planung? Welches Gewicht gewinnen dabei Weltanschauungen im sozialistischen Planungsalltag, der sich doch theroretisch dem Materialismus verpflichtet fühlte? Wie lauten die »impliziten Theorien«, jene »Allgemeingültigkeit beanspruchenden Entwürfe gesellschaftlicher Wirklichkeit«[3], die vielen detaillierten Planungsvorlagen vorausgehen und hier buchstäblich neuen Wegen Möglichkeiten öffnen – oder sie verhindern?

»Die Straße ist abgesteckt«: Erbschaften

Der Neubau von Fernstraßen und Autobahnen im nachfaschistischen Deutschland war alles andere als voraussetzungslos. Die DDR erbte eines der »dichtesten und bestausgebautesten Straßennetze der Welt« und gehörte zu den ganz wenigen Staaten in Europa, die über solche »Nur-Auto-Straßen« verfügten – so eine DDR-Studie von 1988.[4] 1378 Kilometer Reichsautobahn mit 904 Brücken lagen auf dem Territorium der SBZ bzw. DDR. Etwa achtzig Reichsautobahn-Brücken waren – zumeist von deutscher Hand – in den letzten Kriegswochen zerstört worden. Die Sowjetische Militäradministration drängte darauf, daß aus den Ruinen bald wieder wenigstens einspurig befahrbare Brücken wurden, so daß die deutschen Brückenbauingenieure um Arbeitsmangel nicht fürchten mußten.

Der Reichsautobahnbau war für die Nachfolgestaaten des »Dritten Reiches«, langfristig gesehen, eine »sinnvolle Investition zur Verbesserung der Infrastruktur«.[5] Aber Reparationszahlungen, waffen-brüderliche Hilfsdienste wie der Bau von Landebahnen für die sowjetischen Luftstreitkräfte und die wechselnden Prioritäten beim

---

2 Ebenda.

3 Jeanette Hofmann, Implizite Theorien in der Politik. Interpretationsprobleme regionaler Technologiepolitik, Opladen 1993, bes. S. 240-245, hier S. 241. Vgl. für die methodischen Ansätze in der Verkehrs- und Technikgeschichte besonders Georg Schmid, Schiene und Fahrdraht. Transportsysteme und »Stadtbenützung«, in: ders., Die Spur und die Trasse. (Post)Moderne Wegmarken der Geschichtswissenschaft, Wien 1988, S. 252-278; Maria Osietzki, Für eine neue Technikgeschichte, in: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 3/1992, S. 293-318; Georg Schmid/Peter Staudacher/Hans Lindenbaum, Das Automobil holt auf, in: dies., Bewegung und Beharrung. Transport und Transportsysteme in Österreich 1918 bis 1938: Eisenbahn, Automobil, Tramway, Wien u.a. 1994, S. 160-112; dort jeweils weitere Literatur. Siehe auch mein Beitrag: Wie wir die Autobahnen lieben lernten. Infrastrukturelle Leitbilder und Automobilismus in Deutschland bis in die sechziger Jahre, in: SOWI. Sozialwissenschaftliche Informationen 25 (1996), Heft 4, S. 235-242.

4 Geschichte der Produktivkräfte in Deutschland von 1800 bis 1945 in drei Bänden, Bd. 3 (1917/18-1945), Berlin 1987, hier das Kapitel 4 »Die Entwicklung der Produktivkräfte im Transport- und Nachrichtenwesen«, S. 313.

5 Hansjoachim Henning, Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik des Nationalsozialismus 1933-1936. in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 65 (1978), S. 217-242, S. 237. Zum industriellen Erbe der DDR sehr pointiert: Michael Geyer, Industriepolitik in der DDR. Von der großindustriellen Nostalgie zum Zusammenbruch, in: Jürgen Kocka/Martin Sabrow (Hg.), Die DDR als Geschichte: Fragen – Hypothesen – Perspektiven (= Zeithistorische Studien, Bd. 2), Berlin 1994, S. 122-134, S. 125 ff.

Aufbau der Schwerindustrie und beim Wohnungsbau ließen die Betonbahnen bis zum Ende der 60er Jahre nahezu unberührt; Material und Geld war nur für notdürftige Reparaturen vorhanden. Doch das »kleine Land, wo die Reichsautobahnen unbefahrbar und die Reichsbahnstrecken einspurig geworden waren«[6], hatte die Autobahnen keineswegs völlig aus dem Blick der sozialistischen Planwirtschaft verloren.[7]

Bereits Anfang der 50er Jahre war die Anbindung von Häfen an das Straßenverkehrsnetz der DDR einige Male thematisiert worden. 1951 war den Mecklenburger Landesplanern nicht klar, »ob und in welchem Umfange bei Planungsmaßnahmen, die bereits in den nächsten zehn Jahren verwirklicht werden können«, der Bau der Autobahn Berlin-Hamburg zu berücksichtigen sei. Angesichts der deutschlandpolitischen Lage fiel die Antwort deutlich im Ziel, indes vage in der Terminsetzung aus: »Nach Rücksprache mit dem Ministerium für Verkehr wird das Autobahnprojekt Berlin-Hamburg voll verwirklicht, natürlich erst nach dem Erreichen der Einheit Deutschlands.« Dann aber, sobald die politische Ordnung in Deutschland im Sinne der Moskauer Exilkommunisten hergestellt sein würde, wollte man unmittelbar an das infrastrukturelle Erbe anknüpfen: »Alle alten Pläne behalten für die gesamte Linienführung Gültigkeit; die Straße ist abgesteckt.«[8]

Für Mecklenburg hatte die Planung für die Reichsautobahnen erst Mitte der 30er Jahre eingesetzt, so daß bis 1945 lediglich einige Brückenkonstruktionen für die Autobahn von Berlin nach Hamburg im westlichen Mecklenburg fertiggestellt worden waren. Das Schienennetz Mecklenburgs war im Vergleich mit anderen Regionen schlecht ausgebaut. Als die Sowjetunion die Demontage von 750 Kilometern Reichsbahn-Gleisen in Mecklenburg verlangte, hätte im Landkreis Hagenow künftig nur noch eine der fünf Kreisstädte über einen Bahnanschluß verfügt. Im Sommer 1951 ersuchten die mecklenburgischen Landesplaner ihre Landesregierung um Hilfe. Mit den geplanten Demontagen verliere »dieser besonders entwicklungsbedürftige Grenzkreis, *der ohnehin durch die Stillegung des Autobahnbaues schwer geschädigt ist* [meine Hervorhebung, A.D.][9] jede wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit«. Die »fehlende Autobahn« im Hilfeersuchen gegen drohende Gleisdemontagen zeigt, daß die Reichsautobahn-Propaganda ihre Wirkung auch für die mecklenburgischen Landesplaner nicht verfehlt hatte.[10] Von einer Autobahn durch ihre Region erhofften sie sich offensichtlich ähnliche Effekte wie bei einer Anbindung ans Schienennetz. Dabei störte es wenig, daß es einen Verkehr auf Deutschlands Autobahnen vor dem Mai 1945, wenn überhaupt, dann fast nur noch im militärischen Auftrag gegeben hatte.[11]

---

6 So der mit 15 Jahren »republikflüchtige« Medienwissenschaftler Friedrich A. Kittler in seiner »Biogeographie« in: Ein deutscher Traum. Zyklus auf das Jahr 1990, hg. von Wolfgang Storch, Bochum 1990, S. 63-71, S. 65.

7 Nur wollte sich daran später niemand mehr so recht erinnern. Das hier zu schreibende Kapitel der Autobahnprojekte der DDR bis 1961 ist aus dem offiziellen Gedächtnis der DDR getilgt worden. Vgl. Unsere Straßen. Ein Überblick über die Entwicklung des Straßenwesens in der Deutschen Demokratischen Republik, hg. vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Berlin 1963; Erwin Kramer, Entwicklung des Verkehrswesen in der DDR, Berlin 1978.

8 Briefe vom 15.2.1951 sowie 10.3.1951, BAB DE 1/5283 (Staatliche Plankommission, SPK), Bl. 1 und 2.

9 Brief vom 22.6.1951, BAB DE 1/5284, Bl. 6 f.

10 Zur medialen Inszenierung der Reichsautobahnen grundlegend ist die Filmanalyse von Hartmut Bitomsky »Reichsautobahn« (WDR 1985) sowie zuletzt Erhard Schütz/Eckhard Gruber, Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der »Straßen des Führers« 1933-1941, Berlin 1996.

11 Zur Debatte um die militärischen Bedeutung der Autobahnen hat Erhard Schütz die wichtigsten

Soweit noch Fahrzeuge die Kriegswirren überstanden hatten, setzten ihre Besitzer bis Anfang der 50er Jahre fort, was bereits die Gendarmerie im Nationalsozialismus im Zeichen des Totalen Krieges stillschweigend geduldet hatte: Fahrradfahrer und Fußgänger zogen ihre Handwagen auf den breiten Betonwegen entlang.[12]

Auto-Suggestionen in der Planungsprosa

Von einigen Mitarbeitern in der Abteilung »Straßenwesen« im Verkehrsministerium der DDR muß die Situation vier Jahre später als so dringend veränderungsbedürftig empfunden worden sein, daß sie 1956 eine »Denkschrift über die Lage des Straßenwesens in der DDR«[13] verfaßten. Die Denkschrift läßt sich zum Teil wie ein Argumentationsarchiv für die Planungspolitik in den späten 50er Jahren lesen. Sie ist offensiv und zugleich besorgt im Tonfall und plädiert aus ökonomischen Gründen für die »sofortige« Instandsetzung der Straßen und Brücken.

Bislang sei es Praxis gewesen, daß »die Mittel, die der Arbeiter- und Bauernstaat für die Instandhaltung und Verbesserung des Straßenzustandes aufwendete, (...) in der Regel als reine Aufwendungen betrachtet (werden)«. Tatsächlich seien der Volkswirtschaft nämlich mindestens 645 Milliarden DM Verluste entstanden (Treibstoff, Zeit, Reparaturen etc.), ganz zu schweigen von Unfällen und Menschenopfern, über die leider keine genauen Zahlen vorliegen würden.[14] Diese drängende Kritik hat eine Prämisse, die in der Einleitung der Denkschrift unmißverständlich formuliert wird: »Die Aufwärtsentwicklung unserer Volkswirtschaft, verbunden mit der ständigen Steigerung des Lebensstandards in der Deutschen Demokratischen Republik [...] ist gleichbedeutend mit einer schnellen Entwicklung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen.«[15] Diese Parallelisierung von Wirtschaftsentwicklung, Lebensstandard *und* einer unspezifisch gehaltenen Motorisierung schreibt sich ungebrochen und alternativlos in das Fortschritts- und Wohlstandsparadigma »moderner« Gesellschaften ein.[16] Industrialisierung eines Staates erforderte in dieser Sicht eine forcierte Motori-

---

Argumente zusammengetragen. Die meisten Militärs waren gegenüber dem militärischen Nutzen skeptisch. Vgl. ders., »... verankert fest im Kern des Bluts«. Die Reichsautobahn – mediale Visionen einer organischen Moderne im ›Dritten Reich‹, in: Hartmut Eggert u.a. (Hg.), Faszination des Organischen. Konjunkturen einer Kategorie der Moderne, München 1995, S. 231-266, S. 233, bes. Fn. 9.

12 Vgl. BAB 46.02/265 (Reichsautobahn-Direktion), Bl. 7 und Bl. 39.

13 Denkschrift über die Lage des Straßenwesens in der DDR (September 1956), BAB DE 1/4553, im folgenden zitiert als »Denkschrift«. Eine weitere der insgesamt fünf Ausfertigungen der Denkschrift findet sich im Aktenbündel DM 1/2574.

14 Denkschrift, S. 10 f. Hierbei berufen sich die Verfasser u.a. auf Berechnungen des Ingenieurs Artur Speck zu den Kosten schlechter Straßen. Speck ist besonders in der Weimarer Republik als vehementer Befürworter des Straßenausbaus gegenüber dem Neubau aufgetreten. Vgl. auch Ortleb/Walter Christfreund, Straßenbau, 1. Lehrbrief, Berlin 1955 (Lehrbriefe für das Fernstudium, hg. von der TH Dresden), S. 19: »Der nach den 1. Weltkrieg von Dr. Ing.E. H. Artur Speck geprägte Leitsatz: 'Ein armes Volk kann sich den Luxus schlechter Straßen nicht leisten!' gilt unverändert. Straßennetz, Straßenzustand und Wohlstand eines Volkes sind untrennbar miteinander verbunden, wenn sich erst einmal die gesamte Volkswirtschaft auch mit der Benutzung von Kraftfahrzeugen als Transportmittel für Fern- und besonders für den Nahverkehr eingestellt hat.«

15 Denkschrift, S. 1. Der gleiche Satz steht in der Präambel von Grundsatzdokumenten von Ende 1958, z.B.: Die Entwicklung des Straßenwesens, 30.12.1958, BAB DM 1/2633.

16 Und wartet mit einem starken »Argument« auf: »Die Geschichte zeigt, daß bei der Industrialisierung eines Landes der Straßenbau keine untergeordnete Rolle spielen darf.«, Ebenda, S. 1.

sierung. Die infrastrukturelle Vorbereitung und Begleitung dieser Industrialisierung durch Straßenbau in »jede Stadt, zu jedem Haus, jedem Werk und jeder Kulturstätte« galt als »ein entscheidender Teil der Volkswirtschaft«. Ziel war die *Integration* in wirtschaftlicher, territorialer, sozialer wie kultureller Hinsicht:

> *»Der Verkehr als dem Bindeglied zwischen Industrie und Landwirtschaft, zwischen Produktion und Verbrauch sowie zwischen den Produzenten untereinander muß den Anforderungen der Volkswirtschaft voll gerecht werden können. Die Erschließung neuer Rohstoffquellen, der Bau neuer Fabriken und Kraftwerke, die sozialistische Umgestaltung der Landwirtschaft und nicht zuletzt das umfangreiche Wohnungsbauprogramm bedingen den Neubau von Straßen bzw. den Ausbau des bestehenden Straßennetzes in den jeweiligen Schwerpunktgebieten.«*[17]

Die in solchen Sätzen formulierten Leitbilder vom (Straßen-)Verkehr erklären Straßen*neu*bau zum *a priori* für beides: wirtschaftliche Blüte und sozial-kulturelle Integration. Ein ausgebautes, »einwandfreies«, »den Ansprüchen der Volkswirtschaft« genügendes Straßennetz ist Bedingung und Teilbeweis von technischem Fortschritt und gesellschaftlicher Modernität. Um dies zu »wissen«, schienen weder konkrete Untersuchungen der Verkehrsbedürfnisse noch das Erwägen alternativer Transportwege und -mittel notwendig.

Nachdem somit das »Soll« entworfen ist, erinnern die Autoren der Denkschrift von 1956 daran, daß sich die Straßen der DDR nicht in einem »einwandfreien Zustand« befinden, sondern »bereits heute nur noch unzureichend den Verkehrsbedürfnissen entsprechen« und insofern dem »Großverkehr der Zukunft« in keiner Weise gewachsen sein werden. Dieser »Großverkehr der Zukunft« bleibt häufig ebenso unpräzise wie die »Straßen der DDR« wenige Unterscheidungen kennen, als wären keine Differenzierungen zwischen individuellem Verkehr (PKW, Motorrad, LKW) und öffentlichem Verkehr sowie Güterfern- und nahverkehr »überland« und in den Städten möglich.[18] Gerade das eigenartig Unpräzise dieses Textes macht seine »Argumente« so plausibel. Aus dem »Nicht-Gewachsensein» der Straßen für den künftigen Verkehr heraus werden katastrophische Bilder vom Verkümmern und vom Chaos beschworen. Zwar gelänge es, mit den vorhandenen Mitteln und Möglichkeiten das Fernstraßennetz einigermaßen instandzuhalten, aber – so der Nachsatz – »zahlreiche Landstraßen und kommunale Straßen, auf denen sich der immer stärker werdende örtliche Verkehr, insbesondere der Arbeiterberufsverkehr abspielt, sind den Anforderungen nicht mehr gewachsen, und gehen so dem *Verfall* entgegen« [meine Hervorhebung, A.D.]. Die kommunalen Straßen waren, glaubt man den Analysen (und erinnert sich an den Augenschein noch in den 80er Jahren), in der Tat mit Abstand die schlechtesten. Die Denkschriftenverfasser aber hatten mit ihrer Prognose vom »Verfall« auch den Höhepunkt ihres Verkehrsszenarios in einer unbestimmten Zukunft rhetorisch vorbereitet: »Es besteht die Gefahr, daß wir in absehbarer Zeit die gleiche [mit Rot gestrichen wurde: katastrophale, A.D.] Lage zu verzeichnen haben, die nach dem I. Weltkrieg mit der rapiden Entwicklung des Autoverkehrs auf den darauf nicht vorbereiteten Straßen zur Zerstörung aller nicht ausreichend befestigten Straßen führte.«[19]

---

17 Denkschrift, S. 1.

18 Vgl. Barbara Schmucki, Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung, in: Archiv für Sozialgeschichte, 35 (1995), S. 582-597, S. 597.

19 Denkschrift.

Verfall, Zerstörung und Katastrophen würden sich am Horizont der Zukunft abzeichnen und eintreffen, falls die Straßen nicht auf den kommenden Autoverkehr vorbereitet werden. Daß dieser kommt, galt es nicht zu verhindern. Im Gegenteil, die zivile Motorisierung war als Zeichen für Modernität und Wohlstand willkommen. Motorisierung ist für diese Planer keineswegs ein notwendiges Zugeständnis an die Systemkonkurrenz mit dem Westen. Motorisierung ist prinzipiell und wohl auch alternativlos für die »schnelle Entwicklung der Volkswirtschaft« wünschenswert.

Wie reagierten nun die Kollegen von der Verkehrsplanung, die die streng vertraulichen 37 Seiten aus der Hauptverwaltung des Straßenwesens studiert hatten? Ihr Urteil war abweisend. Das ganze sei nicht objektiv beurteilt und »einige schwülstige Formulierungen und falsche Darstellungen würden zu ungebührlichen Überspitzungen« führen, ermahnen sie ihre Kollegen aus der Hauptverwaltung. Ansonsten enthalte die Denkschrift «nichts Neues, es sei denn die grösseren Forderungen nach finanziellen Mitteln«. Statt allgemeine »Urteile« forderten die Verkehrsplaner eine Differenzierung nach den verschiedenen Straßenkategorien, schließlich sei die Belastung in der Republik sehr unterschiedlich. »Es gibt Gebiete, wo sich der Verkehr stark konzentriert und andererseits Strassenzüge, wo ausser dem Milchfahrzeug fast keine schweren Lasten darüber hinwegrollen.« Das zu erwartende Transportaufkommen auf den Straßen werde sich in den nächsten 15 Jahren jedenfalls nicht verfünffachen, wie die Denkschrift annahm. »Diese Schätzung oder Berechnung stimmt nicht. Im Zusammenhang damit halte ich eine 4- bis 5- fache Steigerung in der [sic!] nächsten 15 bis 20 Jahren für unmöglich [...] Die Steigerung in den nächsten 14 Jahren dürfte nach meiner Annahme 180 % gegenüber 1956 betragen.«[20]

Der Verkehrsplaner, der hier in der seltenen Ich-Form argumentiert, räumt gegenüber den Straßenbauingenieuren ein, daß es sich bei seinen Annahmen nur »um Durchschnitte und um Verallgemeinerungen« handele, die »grobe Fehler« enthalten. Aber das sei ja bei den Angaben der Hauptverwaltung nicht anders. Zu bedenken sei jedenfalls, daß die Verkehrsdichte vor allem durch mehr Motorräder und Mopeds erhöht werde. Daher würden nicht Erweiterungen des Straßennetzes, sondern »der Ausbau und die Verbesserung der bestehenden Straßen (Verbreiterungen, Begradigungen, Kurvenausbauten, Ortsumgehungen) [...] als Forderungen auf der Tagesordnung [stehen]«. Für Straßen*neu*bauten stünden keine Baustoffe zur Verfügung. Ein »ganz klares Programm für die Verbesserung der Straßen« ließe sich frühestens Anfang 1958 nach einer Dokumentation über Land- und Fernstraßen sowie das Autobahnnetz (das »klassifizierte Straßennetz«) ausarbeiten. Bis dahin könnten bestenfalls jährliche Sonderprogramme für den Ausbau wichtiger Straßen finanziert werden.[21]

Die Motorisierungserwartungen im Verkehrsministerium gingen also erheblich auseinander. Während in der Hauptverwaltung mit außerordentlich hohen Zuwachsraten gerechnet wurde, blieb der zuständige Verkehrsplaner – im Selbstverständnis – auf dem Boden der Realitäten. Beide Motorisierungserwartungen aber können sich auf keinerlei konkrete Erhebungen über Verkehrsaufkommen oder Straßennutzung berufen. Die erste Straßenverkehrszählung in der DDR, die (nur) die

20 Stellungnahme zur Denkschrift der Hauptverwaltung Straßenwesen über die Lage des Straßenwesens in der DDR vom 29.12.1956, von Förster (Verkehrsplanung, Abt. Kraftverkehr und Straßenwesen), BAB DE 1/4553, Bl. 58 f., hier Bl. 58.

21 Ebenda, Bl. 59.

Fernstraßen und Autobahnen erfaßte, fand im Sommer 1958 statt.[22] Argumentiert wird von beiden Seiten ohne empirische Grundlage: die »Idealisten« aus der Hauptverwaltung können nicht genug Fahrzeuge in der Zukunft erahnen, um die sozialistische Volkswirtschaft künftig »schnell« wachsen zu lassen und darum endlich auch wieder Autobahnen bauen zu dürfen. Der Blick der »Realisten« ist hingegen auf die Volkswirtschaft ihrer Gegenwart gerichtet, und die hat nicht genügend Bagger, Beton und Bitumen. »Ohne die Arbeit der HV [Hauptverwaltung] Strassenwesen geringschätzig zu betrachten, erscheint die entwickelte Perspektive etwas zu weit gespannt«, versuchen die Realisten zu vermitteln.

Die Darstellungen vom Verkehr der Zukunft in der Denkschrift wurden – wie erwähnt – von dem Mitarbeiter der Verkehrsplanung als »schwülstige Formulierungen« diskreditiert. In seiner eigenen, nüchternen Planungsprosa aber erlangen seine Vorstellungen zum Zukunftsverkehr nur auf andere, geschicktere Art den Status eines »Fakts«: »Wie schon bemerkt, wird die Belastung der Strassen in den nächsten 15 Jahren *nicht* um ein 5-faches *steigen*, sondern *kann* sich gegenüber 1956 höchstens auf das Doppelte *erhöhen*.« [meine Hervorhebungen, A.D.][23] Solche – wie der Autor später selbst einräumt – »Schätzung mit groben Fehlern« erhält durch den Einsatz des Indikativs dennoch den Charme einer verläßlichen und berechenbaren Größe. »Realisten« wie »Idealisten« argumentieren mit fiktiven Zahlen, die auf verschiedene Zukünfte zielen; es waren Auto-Suggestionen, die Mitte der 50er Jahre die ersten, kontrovers diskutierten Ansätze für eine landesweite Fernstraßenplanung in der DDR vorantrieben.

In den Westen blicken: Strömen und Überholen

Während auf diese Weise die verkehrspolitische Zukunft der DDR debattiert wurde, ließ das demokratische Einheitsdeutschland in den Vorstellungen von Walter Ulbricht auf sich warten. Der Rostocker Hafen war in den 50er Jahren wegen massiver Reparationsforderungen der Sowjetunion im Schiffbau rekonstruiert und erweitert worden. Schließlich sahen sich DDR-Planer gezwungen, den Hafenausbau aufgrund der bis dahin geleisteten Investitionen ab 1957 fortzusetzen.[24] Parallel zum Ausbau des Hafens sollte der »Nord-Süd-Kanal« gebaut werden, für den Gütertransport per Schiff, aus dem Rostocker Hafen in die industriellen Zentren im Süden der DDR und weiter bis nach Prag.[25] Wegen einer möglichen Konkurrenz für den Hamburger Hafen drohte das Projekt zu einem Politikum für den innerdeutschen Handel zu werden.[26]

---

22 Ob die in den Planungsdokumenten angegebenen Motorisierungerwartungen aus Extrapolationen von Entwicklung in westeuropäischen Ländern abgeleitet wurden – was später angestellte Berechnungen nahelegen –, oder ob sie mit Planvorgaben zur Produktion eigener Fahrzeuge in der sozialistischen Planwirtschaft korreliert sind, läßt sich aus den Dokumenten leider nicht ermitteln.

23 Stellungnahme zur Denkschrift (wie Fn. 20), Bl. 58.

24 Frank Werner, Die Raumordnungspolitik der DDR, Hannover 1985, S. 249.

25 Sitzung des Politbüros vom 29.7.1958, SAPMO-BAB IV 2/2/603, Bl. 97-99.

26 In einem internen Bericht zu diesen bundesdeutschen Pressemeldungen zur Wahrnehmung der Pläne für den Bau des Nord-Süd-Kanals (Rostock-Prag) in der DDR vom 23. zum 28.8.1958 wird polemisch und allgemein auf Störungen des innerdeutschen Handels seitens des Westens verwiesen, »Ausschnitte aus westdeutschen Zeitungen, das Verkehrswesen betreffend, 1957-1958«, BAB DM 1/2434; Vgl. DDR-Handbuch, Bd. 2, hg. vom Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, Köln 1985, S. 1421.

Einen Beschluß über den Kanalbau faßte man allerdings nicht. Statt dessen muß im Sommer 1958 erstmalig erwogen worden sein, den Rostocker Hafen an das Fragment gebliebene Netz der (Reichs-)Autobahnen anzuschließen. Ende September 1958 war daraus – wie eingangs beschrieben – eine Weisung der zuständigen Fachabteilung im Zentralkomitee des SED geworden. Das Verkehrsministerium erhielt den Auftrag, »ab 1962 in großem Ausmaß mit der Erweiterung des Autobahnnetzes der DDR zu beginnen«.[27]

Offenbar hatten die pragmatischen Einwände der »Realisten« auf Seiten der Verkehrsplaner bei den Ingenieuren der Hauptverwaltung wenig Gehör gefunden. Ende 1959 hieß es in der Planungsvorlage mit Nachdruck, daß es in Erwartung der »gewaltigen Auswirkungen des neuen Seehafens Rostock«[28] eines »allseitigen Verkehrsanschlusses« der südlichen Industriegebiete der DDR an das Hafennetz bedürfe.

Ziel war die Verlagerung der Verkehrsstruktur in Nord-Süd-Richtung, eine Reaktion auf die Spaltung Deutschlands, auf die die westdeutschen Planer ebenso reagieren mußten, denn auch links der Elbe begannen sich die Haupttransportwege nach 1945 vor allem in Nord-Süd-Richtung auszubilden. Bis Ende 1960 waren in der Bundesrepublik 538 Kilometer Autobahn »aus eigener Kraft« gebaut worden (Gesamtstand 1. Januar 1961: 2.713 km)[29] und galten als »stolze Monumente der Wohlstands- und Leistungsgesellschaft«.[30]

Nachdem die Reichsautobahnen im Nationalsozialismus meist noch wie eine »leere Stilisierung«[31] verwaist in der deutschen Landschaft gelegen haben, waren es Ende der 50er Jahre schon hunderttausende Westdeutsche, die mit ihrem Kleinwagen endlich jene »Straßen des Dritten Reiches« erfahren konnten, von denen der Führer einst so faszinierend gesprochen hatte. Die private Motorisierung Westdeutschlands blieb weder den DDR-Planern verborgen noch den Volkspolizisten auf den Interzonenstrecken, die die Autobahnen als Gebiet für »unerlaubte Kontaktaufnahmen« von Grenzverletzern, Schiebern und Spekulanten observierten. Aber auch »harmlosere« Bundesbürger konnten mitten in der DDR-Provinz zum unerwünschten Blickfang werden, etwa wenn wie im Frühling 1955 der Rastplatz Möser an der Interzonen-Autobahn von Marienborn nach Berlin von Westdeutschen als Ausflugsort genutzt wurde. »Dadurch ist zu verzeichnen«, heißt es in einem Polizeibericht, »daß ein Teil der [DDR-]Bürger die vorbeifahrenden Autos aus dem Westen verherrlicht und das Vertrauen zu unserem Staat geschmälert wird«.[32]

Wie sehr sich auch Journalisten den weitaus zahlreicheren westlichen Konkurrenzmodellen auf den Transitstrecken bewußt waren, zeigt die Reportage einer Testfahrt vom »Wartburg 311 - 0«, ein Zweitakter-Modell, das 1956 erstmals in kleiner Stückzahl vom Band der Eisenacher Automobilwerke fuhr.[33]

---

27 Hausnotiz, 23.9.1958, BAB DM 1/3713.

28 Es wurde bis 1970 mit einer 15- bis 18-fachen Steigerung des Gesamtumschlages von Rostock gegenüber 1955 gerechnet. Vorlage für die Leitungssitzung des Ministeriums für Verkehrswesen, Hauptverwaltung des Straßenwesens, 20.1.1959, BAB DM 1/3713.

29 Südbeck, Motorisierung, S. 128 f.

30 Dietmar Klenke, »Freier Stau für freie Bürger«. Die Geschichte der Bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949-1994, Darmstadt 1995, S. 92 sowie S. 50.

31 Hartmut Bitomsky, Reichsautobahnen (WDR 1984/1985). Auszüge aus dem Off-Kommentar dieses Dokumentarfilms in Gerhard Fischer u.a. (Hg.), Daedalus. Die Erfindung der Gegenwart (Ausstellungskatalog), Basel und Frankfurt am Main 1990, S. 211.

32 Landeshauptarchiv Magdeburg, BDVP Magdeburg, LHS-Rep. 18, Nr. 44, Bl. 51.

33 Rudolf Reinhard, »Von der Wartburg zum Großglockner. Mit unserer jüngsten Autoschöpfung

»Wie schnell man auf der Autobahn doch das Gefühl für die Geschwindigkeit verliert! Seit der Auffahrt Untersuhl ist der Geschwindigkeitsmesser auf die Hundertermarke eingespielt. Es scheint uns trotzdem so als würden wir durch die Landschaft trödeln. Ob Ebene, ob Steigung, ob Gefälle – der Motor summt gleichmäßig wie eine Biene. Wir sind in Gefahr, sachte einzunicken. Es ist gar nicht viel Verkehr auf der Strecke von der Grenze. Dabei möchten unsere 37 Rösser so gerne mit ihresgleichen um die Wette galoppieren.

Sie sollen bald das Vergnügen haben! Dort, wo wir auf die Route von Hamburg nach Frankfurt stoßen, müssen wir wohl plötzlich zwischen lauter Weltmeister geraten sein. Das jagt und zischt und brummt aneinander vorüber, als müsse ein jeder der Fahrer noch heute abend in Monte Carlo melden. Nun gut denn, mag unser Werksbegleiter denken, und er drückt um einen Millimeterbruchteil stärker auf den Gashebel [...] Wir weichen auf die Überholbahn aus. AH 76 65 16, der schwarze Opel Olympia-Rekord, wird 110 Stundenkilometer fahren. Wir brauchen gerade 115 km/h, um ihn in wenigen Sekunden hinter uns zu lassen.«

Der Wartburg kommt gar nicht mehr herunter von der linken Fahrspur, einen »verdutzte(n) westdeutsche(n) Widersacher« nach dem anderen überholend. »Der Appetit ist bei Fahrer und Wagen mit dem Essen gekommen [...] Wir überholten dabei, ohne selbst ein einziges Mal überholt zu werden, insgesamt 35 Wagen; in jeder Minute also einen.«: 14 LKWs sowie 21 PKWs, vor allem Volkswagen, Opel, mehrere Fahrzeuge der amerikanischen »Besatzer« sowie drei Mercedes. Die Reportage endet zukunftsgewiß:

»Der Weg zum Sozialismus führt über die modernste Technik. Wir fahren beglückt zurück in unsere Heimat, wie Wanderer, die vom hohen Gipfel weit in eine helle Zukunft geblickt haben. Motoren, Turbinen, Kernreaktoren bestimmen unser kommendes Leben. Die Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik werden sie gut zu meistern wissen.«

Ein schöne Geschichte, gleich, ob wahr oder erfunden. Die Erzählung folgt dem politischen Drehbuch der Systemkonkurrenz, die DDR auf der Suche nach Anschluß an »Weltniveau« und »sozialistischer Technik«. Diese Systemkonkurrenz ist es auch, die den Verkehr zwischen Ost- und Westdeutschland auf dem Weg in die »Stadt des Finanzkapitals« regelt: Auf der linken Spur der *Bundes*autobahnen gewinnt der DDR-Ingenieur den Kalten Krieg.[34]

Einige Jahre später, am Ende der 50er Jahre, wollte die DDR die Chance nicht vergeben, den Beweis für die Überlegenheit des Sozialismus auch durch eine *vorsorgende* Infrastrukturplanung zu erbringen. Das Straßenbauprogramm im Siebenjahrplan interpretierte man »als Beginn der Korrektur der kapitalistischen Verkehrsplanung

---

in die Regionen des ewigen Eises«, in: Neues Deutschland vom 12. Februar 1956 (Berliner Ausgabe), zugleich Vorabdruck aus der Sondernummer zur Leipziger Frühjahrsmesse des ND. Ich verdanke Martin Sabrow (Potsdam) den Hinweis auf diesen Artikel.

34 Friedrich Kittlers These in Bezug auf die »sommerlichen Touristendivisionen« auf den Bundesautobahnen erhält mit dieser Story aus dem Kalten Krieg eine weitere Variante: »Friede ist die Fortsetzung des Krieges mit denselben Verkehrsmitteln.« Friedrich Kittler, AUTO BAHNEN [zuerst 1984], in: Emmerich/Wege (Hg.), Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, S. 114-122, S. 122.

der letzten 100 Jahre«.[35] Ein wichtiger Impuls für den Ausbau des Fernstraßennetzes in der DDR lag also gewissermaßen in der »historischen Mission« des Sozialismus, eine Selbstverpflichtung, die nach zehn Jahren DDR, den ersten offenen und überlokalen Arbeiterprotesten im Juni 1953 und andauernder Westflucht von hunderttausenden DDR-Bewohnern ihre Überzeugungskraft immer mehr auch in einer konsumorientierten Gegenwart suchte. »Die auf dem V. Parteitag der SED beschlossene ökonomische Hauptaufgabe, den Pro-Kopf-Verbrauch Westdeutschlands in allen wichtigen Konsumgütern bis 1961 zu überholen, bestimmt auch Ziel und Richtung des Kraftverkehrs und des Straßenwesens.«[36] Genau in diesem Punkt des Systemvergleichs scheint mir ein Schlüssel zum Verständnis für das straßenbaupolitische Handeln der DDR zu liegen. Der im Kalten Krieg forcierte Systemvergleich setzte ein industriepolitisches Wunschdenken der Partei- und Wirtschaftsfunktionäre in Gang, das die realen Potentiale der reparationspolitisch immer wieder geschröpften DDR nahezu vergessen ließ. Das »Schielen« nach Westdeutschland erlaubte offenbar kaum mehr einen besonnenen, »geraden« Blick auf die tatsächlichen ökonomischen Möglichkeiten des eigenen Landes.[37] Das im Juli 1958 formulierte Programm galt nunmehr auch als Matrix für die ersten Begründungen des Autobahnbaus:

»Die Entschliessung des V. Parteitags der SED hat zum Inhalt eine der Thesen Lenins, nach der sich eine neue Gesellschaftsordnung nur dann gegenüber einer überlebten, z. B. die sozialistische gegenüber der kapitalistischen, durchsetzt, wenn die Bedürfnisse der Bevölkerung besser befriedigt werden, wenn der Pro-Kopf-Verbrauch in den sozialistischen Ländern den der kapitalistischen überholt.

Die These ist in der nachfolgenden Begründung der Notwendigkeit einer Autobahnverbindung zwischen Rostock und dem mitteldeutschen Raum in vollem Umfang berücksichtigt worden. Die Darlegung der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse nimmt daher Rücksicht auf die Tatsache, daß die Industrieproduktion in der DDR allein im dritten 5-Jahrplan um das Doppelte ansteigen wird [....] In diesem Zusammenhang darf die sozialistische Landwirtschaft nicht übersehen werden, die in ihrer Endkonsequenz auch auf die Straßenverhältnisse einen großen Einfluß ausübt.

Auch die Frage der Autotouristik fällt in diesen Komplex. Mit zunehmender Kraftfahrzeugzahl, auch in den befreundeten sozialistischen Ländern, wird sie zu einem nicht unbeträchtlichen Anwachsen des Verkehrs gerade im Mecklenburger Gebiet (Bäderverkehr, Rügen) beitragen.

Alle diese Forderungen auf dem V. Parteitag der SED zwingen dazu, besonders mit Rücksicht auf den Ausbau der Häfen Wismar, Warnemünde und des Hochseehafens Rostock, im Mecklenburger Gebiet rechtzeitig für Maßnahmen Sorge zu tragen, die den Verkehr reibungslos und stoßfrei abwickeln und eine moderne Reisekultur sowie eine max. Sicherheit gewährleisten.«[38]

---

35 SPK, Abt. Perspektivplanung, Bedeutung des Strassenwesens für die Volkswirtschaft, ohne Datum, vermutlich Ende 1959, BAB DE 1/4556.

36 Hauptverwaltung des Straßenwesens, Die Entwickung des Straßenwesens, 30.12.1958, a.a.O.

37 Ich folge hier der Argumentation von Michael Geyer, Industriepolitik in der DDR, a.a.O.

38 Notwendigkeit einer Autobahnverbindung zwischen Rostock über Berlin nach dem mitteldeutschen Raum, 23.12.1958, BAB DM 1/3713 (unpag.), S. 1 f.

Damit das vorhandene Straßennetz den »perspektivischen Anforderungen« entsprechen könne, wurde unter anderem vorgeschlagen, sich ab 1965 auf ein »leistungsfähiges Grossraumstraßennetz« von insgesamt 4276 Kilometer Länge zu konzentrieren. Neben der Autobahn von Berlin nach Rostock sollte in diesem Vorschlag mit den in der NS-Zeit bereits teilprojektierten und teilweise schon trassierten Strecken Dresden-Leipzig und Halle-Magdeburg begonnen werden. Später war der Bau einer Strecke von Magdeburg nach Rostock geplant.[39] Wie ein Raster legte sich das so entworfene Autobahnnetz über die Landkarte der DDR (Abb. 1). Bis zum Jahr 1980 sollte ein »erweitertes Autobahnnetz verkehrlich voll zum Tragen kommen«. »Die bisherigen Straßenklassen sind in Zukunft dazu in ihrer baulichen Art nicht geeignet.« Anders als der dem Verkehr hinterherhinkende Straßenbau im Kapitalismus, würden in der DDR die »starken und stärksten Verkehrsströme«, die im Verlaufe des 4. Fünfjahrplanes und später zu erwarten seien, »reibungslos« aufgenommen, »schnell, billig und bequem und vor allen Dingen verkehrssicher« weitergeleitet und schließlich »einwandfrei abgegeben« werden können.[40]

Das Strömen des Verkehrs gleicht dem Strömen von Blut in Aterien, es handelt sich wohl kaum mehr um individuelle Bedürfnisbefriedigung, sondern um sanfte, geradezu unmerkliche, weil störungsfreie Massen»prozesse«. Symptomatisch auch, wie der Straßenbau erfolgen soll: »schnell und billig«. Das sind zwei der wichtigsten baupolitischen Orientierungen, die im April 1955 auf der Ersten Baukonferenz der DDR verabschiedet wurden, in Reaktion auf die Industrialisierung des Bauens in der Sowjetunion seit 1954. »Besser, schneller und billiger bauen«, hieß die Losung, die auf dem V. Parteitag der SED im Juni 1958 noch einmal bekräftigt wurde.[41] Dieses »schnell und billig« aus der Baupolitik ist nun auch in den Kriterienkatalog für den künftigen Verkehr eingeflossen: So wie Brücken und Häuser gebaut werden sollten, so sollte später auch der Verkehr »strömen«: schnell und billig – und dabei keine Energieverluste erleiden, »reibungslos« eben, gemäß dem klassischen Leitbild jedes Funktionierens. Baupolitische Programmatik und verkehrspolitische Leitbilder kulminieren in einen Technikkult, der beides verbindet: das Funktionale und die »organische Moderne«.

Man müßte sehr prüde oder von Klaus Theweleits »Männerphantasien« nicht inspiriert sein, um nicht zu vermuten, wie sehr diese Sätze von Männern über das Fließen und (Ab-)Strömen auch von deren unbewußten sexuellen Wünschen (und Ängsten) diktiert worden sind.[42] »Starke und stärkste Ströme« fließen hier aus der

---

39 Weiterhin zählten zu dem »Großraumstraßennetz« die wichtigsten Fernverkehrsstraßen sowie einige Verlegungen oder Neubauten zu den Schwerpunktorten der Industrie und Verwaltung: Schwedt, Rübeland, Bitterfeld und Flugplätze sowie Bezirkshauptstädte. General-Verkehrsplanung für die Entwicklung des Autobahnnetzes der DDR, 20.1.1959, BAB DM 1/3713; Die Entwicklung des Straßenwesens seit 1945 und die sich hieraus ergebenden Schlußfolgerungen, Hauptabteilung Straßenwesen, 30.12.1958, BAB DM 1/2632.

40 General-Verkehrsplanung für die Entwicklung des Autobahnnetzes der DDR, BAB DM 1/3713, 20.1.1959 (S. 8).

41 Zur Baupolitik in den 50er Jahren siehe besonders den Band 1 (Städte, Themen, Dokumente) der umfassenden Studien von Werner Durth/Jörn Düwel/Niels Gutschow, Architektur und Städtebau der DDR, Frankfurt am Main/New York 1998.

42 Vgl. das Kapitel »Ströme« in: Klaus Theweleit, Männerphantasien, Teil 1, Reinbek bei Hamburg 1990, S. 256 ff., S. 262: »Es ist die Wunschproduktion des Unbewußten, deren Ströme sich auf den ›organlosen Körper‹ (die noch nicht vergesellschaftete Materie, die ›Natur‹) ergießen, um in dem Fließen der Wünsche gemäß zu produzieren, zu bevölkern, zu verändern.«

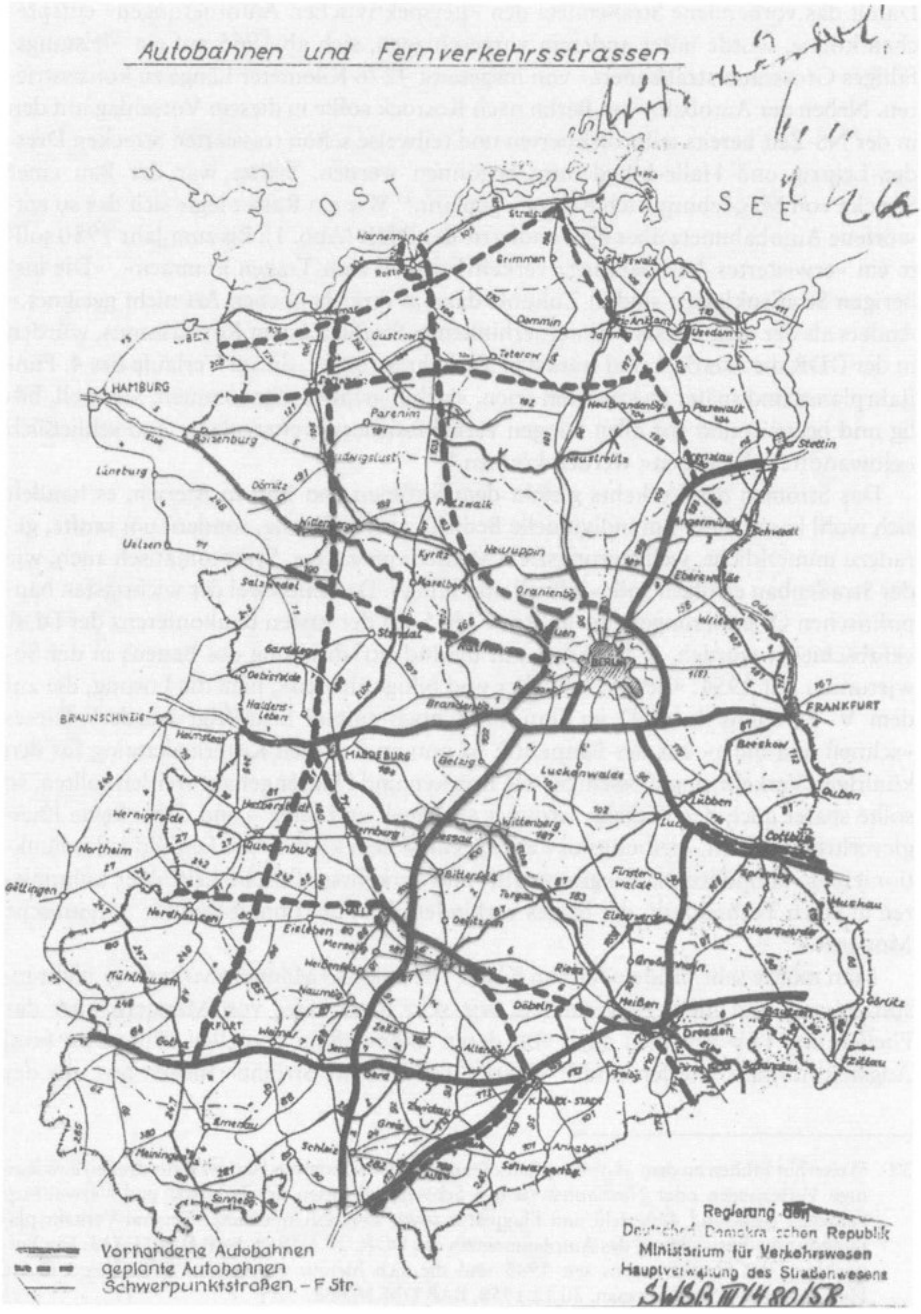

Abb. 1: Zukunftsträume von DDR-Ingenieuren, vermutlich vom Dezember 1958. Angesichts der Westorientierung maßregelte prompt die politische Zensur: »wird verändert!«, in: Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, DM 1/3707.

Feder der Ingenieurspoeten, »reibungslos« soll dieser Fluß der Abermillionen aufgenommen, und dann, »schnell« , auch »billig« und »bequem«, und »vor allen Dingen« auch sicher, »verkehrssicher«, »einwandfrei abgegeben« werden. Selten haben sich Ingenieure für ihren Verkehr eine Straße konstruiert, die so hingebungsvoll alles aufnimmt und dabei doch das Schlimmste verhütet.

Die auf diese Art semantisch entfesselten und zugleich gebändigten Visionen vom künftigen Straßenverkehr in der sozialistischen DDR drängen so sehr in die Planungsrealität, daß der Text – folgt man seiner inneren Logik – nur noch im Bau einer Autobahn münden kann:

> *»Aus den vorangegangenen Abschnitten ist die Notwendigkeit des Baues einer Autobahn von Rostock nach Berlin eingehend begründet. Ohne Zweifel wird hierdurch nicht nur den Forderungen der sozialistischen Entwicklung der DDR Rechnung getragen, sondern gleichzeitig die ständig wachsende Autorität der DDR gegenüber den kapitalistischen Staaten auch auf das Straßenwesen ausgedehnt.«*[43]

Das Tragikomische dieses letzten resümierenden Satzes ist, daß auch die Umkehrung des Satzes stimmt: Die starke Orientierung der DDR an der Entwicklung hochindustrialisierter Industriestaaten um 1960 ließ die Verkehrs- und Straßenbaupolitik des jungen Landes immer weniger an eigenen Wegen zu einem leistungsstarken modernen Staat experimentieren.[44] Die idealsozialistischen Entwürfe vom Zukunftsverkehr schienen sich ab Ende der 50er Jahre allmählich denen der »realkapitalistischen« Industrie- und Konsumgesellschaft anzugleichen.[45] Wer wie die DDR industrie- und handelspolitisch mit wenig Besinnung auf die tatsächlich vorhandenen Ressourcen konkurrieren wollte, der stand auch vor der – ganz unsymbolischen – Frage, wie weit man sich dafür den infrastrukturellen Standards des Westens anpassen muß.

Auf dem Standard-Titelblatt der Zeitschrift »Das Straßenwesen«, dem Fachblatt für die Mitarbeiter des Straßenwesens der DDR, war seit Anfang 1960 schemenhaft eine Autobahn angedeutet (Abb. 2). Die zweibahnige Straße führt perspektivisch in die Ferne, wo Schornsteine und rauchende Kraftwerksschlote oder Hüttenanlagen »Industrie« anzeigen. Links der Autobahn ziehen drei Traktoren (oder gar Kettenfahrzeuge?) in regelmäßig versetzten Abständen Pflüge dem Horizont entgegen – der am meisten verwendete Traktorentyp in der DDR hieß übrigens »Fortschritt«. In ihrer gestaffelten Ordnung künden sie von der Kollektivierung und Industrialisierung

---

43 »Sämtliche angeführte Punkte sind in ihrer Einschätzung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen beider deutschen Staaten zu untersuchen.«; Disposition einer Vorlage für die Leitung des MfV hinsichtlich einer Schnellstraßenverbindung zwischen Rostock über Berlin nach dem mitteldeutschen Raum, 14.1.1959, BAB DM 1/3713.

44 Für die innerstädtische Verkehrsplanung war der Vergleich mit Westdeutschland und den USA nicht minder wichtig; Trennung der Verkehrsarten war auch in der DDR ein dominantes Leitbild. Der öffentliche Personennahverkehr hatte zwar dem Anspruch nach Vorrang, er durfte aber keineswegs den Straßenverkehrsfluß behindern. Dazu Barbara Schmucki, »Verkehrsnot in unseren Städten!«. Leitbilder in der Verkehrsplanung Ost- und Westdeutschlands (1945-1990), in: Technikgeschichte, Bd. 63 (1996) Heft 4, S. 321-341, bes. S. 329 f. sowie ihr Beitrag in diesem Heft.

45 Das gilt nur eingeschränkt für die Industrie- und Technikpolitik insgesamt, die sich gerne auch an sowjetische Modelle anlehnte, dazu: Raymond Stokes, In Search of the Socialist Artefact: Technology and Ideology in East Germany, 1945-1962, in: German History Vol. 15 (1997) No. 2, S. 221-239.

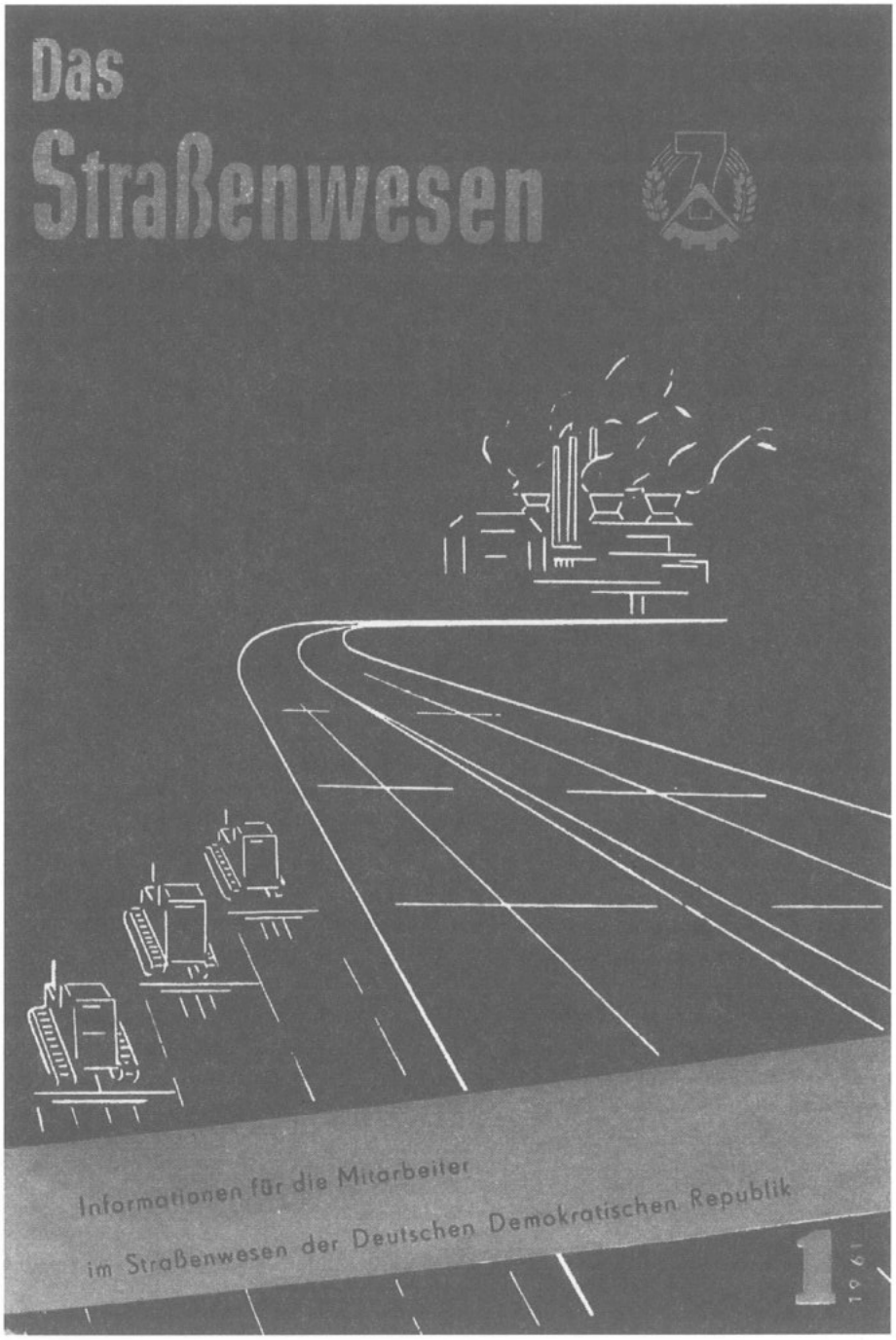

Abb. 2: Titelblatt der Fachzeitschrift »Das Straßenwesen«, 1961.

der Landwirtschaft und der »Aufhebung der Stadt-Land-Gegensätze«. Die Autobahn aber ist leer, kein Fahrzeug ist in Sicht.[46] Diese Darstellung verdeutlicht, daß diese Schnellstraße nicht mehr nur das konkrete *Verkehrs*projekt von Berlin nach Rostock abbildet, sondern »die Autobahn« hier vielmehr als (technisches) Artefakt und Zeichen für Modernität inszeniert wird. Die Grafik will weniger die zweckrationale Funktion einer Autobahn als Transportweg für Fahrzeuge illustrieren, sondern repräsentiert »die Autobahn« als Ikone moderner Industriestaaten.

Stau auf der Autobahn, das sollte ein spezifisch kapitalistisches Massenphänomen bleiben.[47] Die Fahrzeuge, die jene »starken und stärksten Verkehrsströme« bilden sollten, hatte die DDR in den zurückliegenden Jahren gerade entworfen. Zwei Jahre nach dem neuen Wartburg wurde 1958 der »Trabant« das erste Mal ausgeliefert. Damals war dieses 2-Takt-Fahrzeug mit seiner Plastikkarosserie durchaus auch international ein Modell auf der Höhe der Zeit.[48] Die Namensgebung ist unbescheiden: In Gedanken an den sowjetischen »Sputnik« (dt: Wegbegleiter, Gefährte) gab man dem sozialistischen Wagen für das Volk den Namen »Trabant« (dt: Reisegefährte, künstlicher Mond).

Unbeschwerte Technikbegeisterung war Ende der 50er Jahre Zeitgeist. Nicht nur die kommunistischen Parteien wurden euphorisch, als zwei Jahre zuvor der sowjetische Satellit »Sputnik« auf einer Erdumlaufbahn flog und viele an die technologische Überlegenheit des Sowjet-Sozialismus gegenüber den USA hat glauben lassen. Im Sputnik-geschockten Amerika kürte das »Times-Magazin« Chruschtschow zum »Mann des Jahres«.[49]

> *»Bedauernswert, wer in diesen Tagen nicht den Impuls zu einem gesteigerten, intensiveren Lebensgefühl empfing, wer angesichts eines solchen Bildes nicht die Vision des künftigen Menschengesichtes hatte: gut, klug, glücklich – der Mensch der kommunistischen Ära«,*

schrieb die junge Schriftstellerin Christa Wolf in jenen Tagen.[50]

Sogar eine eigene Flugzeugindustrie hat die DDR versucht aufzubauen, um an der Seite und mit Hilfe der Sowjetunion prestigeträchtig zur technologischen Moderne aufzubrechen.[51] Die Atmosphäre um 1960 war von wahrlich phantastischer Technik-Euphorie geschwängert, in der die Autobahnplanungen nur ein Beispiel für die in-

---

46 Das trifft auch für die Fotografien in Festschriften und anderen Selbstdarstellungen zu, die das Autobahnkombinat in den 70er Jahren verantwortete.

47 Im Bericht zur Reise der Expertendelegation nach Großbritannien etwa heißt es, daß dort das Straßennetz nicht mehr ausreicht, besonders in den Spitzenzeiten gäbe es kilometerlange Schlangen. »Es sollten daher in der DDR ausreichende Untersuchungen angestellt werden, um nicht, wie in England, auf diesem Gebiet Fehlschläge zu erleiden.«, in: Das Straßenwesen, 5. Sonderheft (1961), Bericht über die Reise einer Delegation des Hauptverwaltung Straßenwesen zum Studium des Autobahn- und Straßenbaus in England vom 6.9. bis 16.9.1960 und in Frankreich vom 17.9. bis 24.9. 1960, hier S. 33.

48 Dazu: Stokes, In Search of the Socialist Artefact, S. 226 (Fn. 14), S. 237.

49 Robert A. Divine, The Sputnik Challenge, New York/Oxford 1993.

50 Christa Wolf, Literatur und Zeitgenossenschaft, in: Neue Deutsche Literatur 3/1959, S. 7-11, S. 7, zitiert nach: Wolfgang Emmerich, »Die Technik und die Kehre«. Affirmation, Protest und Regression im literarischen Technikdiskurs der DDR, in: Emmerich/Wege (Hg.), Der Technikdiskurs, S. 231-254, S. 238.

51 Erst 1961 gab die DDR ihre Zukunftsträume für ein eigenes »Verkehrsflugzeug 152« auf. Dazu: Burghard Ciesla, Die Transferfalle. Zum Flugzeugbau in den fünfziger Jahren, in: Dieter Hoffmann/Kristie Macrakis (Hg.), Naturwissenschaft und Technik in der DDR, Berlin 1997, S. 193-211.

frastrukturpolitischen Absichten der DDR darstellen. Selbst die »Digedags«, die Helden des DDR-Comics »Mosaik«, mußten 1958 in den Weltraum, um auf dem Planeten Neos den Bau von Gleisen (aus Beton) für eine Einschienenbahn in der »guten« Republikanischen Union zu beobachten. Symptomatisch ist wieder, daß die Comiczeichner die Vorbilder für die technischen Details vor allem in der westdeutschen Zeitschrift »Hobby« fanden.[52] In der populären Unterhaltungszeitschrift »Das Magazin« konnten die Leser im Februar 1960 von einem DDR-Kosmonauten lesen, der nach ausgerechnet sieben (Plan-)Jahren Aufenthalt im All sich Anfang 1966 wieder seinem kleinem Heimatland nähert. Aus der Vogelperspektive sieht er die »hellen Bänder der Verkehrswege«.[53]

Das, was der Kosmonaut da erkennen sollte, durfte aus Sicht der Planideologen aber keineswegs die Spaltung Deutschlands auch infrastrukturell besiegelt haben. Die neue Autobahn nach Rostock »darf einem organisch zu entwickelndem Netz nicht hinderlich werden« und die »Zusammenführung der Autobahnnetze der DDR und Westdeutschland in Zukunft ermöglichen«.[54] Maßgebend sollte allerdings »der Anschluß des Hafens Rostock an die Hauptstadt Berlin« bleiben, und nicht »der *große Gesichtspunkt* des Anschlusses an Hamburg«.[55] So verschieden die Entwicklungen der beiden deutschen Staaten in gesellschaftspolitischer Hinsicht auch eingeschätzt wurden, in infrastrukturpolitischer, mithin langfristiger Perspektive durfte dabei der nationalpolitische Geschichtsoptimismus zumindest rhetorisch nicht aufgegeben werden, jener »große Gesichtspunkt« eben. Um »die richtige Lage« der neuen Autobahn »zum übrigen Straßennetz festlegen zu können«, müsse berücksichtigt werden, »daß die Berlin-Hamburger Linie *nach der Vereinigung unseres Vaterlandes* [meine Hervorhebung, A.D.] auf alle Fälle als vordringliche Autobahnstrecke gebaut« und der »westliche Mecklenburger Raum durch diese Linienführung erfaßt« wird.

> *»Es ist sogar sicher, daß das erste Teilstück der Berlin-Rostock-Linie später den Verkehr von Hamburg nur dann aufnehmen kann, wenn dieses Teilstück durch sogenannte Zusatzspuren auf beiden Seiten erweitert wird.«*[56]

Die Verkehrsinfrastrukturplanung der DDR um 1960 rechnete also fest mit dem west- und nordeuropäischen, besonders natürlich mit dem westdeutschen Verkehr. Dabei ist nicht sicher, inwiefern tatsächlich eine »Vereinigung des Vaterlandes« für wahrscheinlich gehalten wurde.[57] Viel wichtiger wird das finanzielle Argument für die Straßen Richtung Westen gewesen sein. Seit 1952 kassierte die DDR Valuta als Straßenbenutzungsgebühr. Die zentrale Lage der DDR in Mitteleuropa und insbe-

---

52 Thomas Kramer, Die DDR der fünfziger Jahre im Comic MOSAIK: Einschienenbahn, Agenten, Chemieprogramm, in: Becker/Lüdtke (Hg.), Akten, Eingaben, Schaufenster, S. 167-188, bes. S. 169-177.

53 Zitat nach Rainer Gries, Virtuelle Zeithorizonte. Deutsch-deutsche Geschichtsbilder und Zukunftsvisionen Ende der fünfziger Jahre, in: Comparativ. Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung, Heft 3/1994, S. 9-28, S. 19 f.

54 Entwurf zur volkswirtschaftliche Aufgabenstellung für die Investitionsmaßnahme Bau der Autobahn Berlin-Rostock, 29.4.1960, S. 4 f., BAB DM 1/3706.

55 Gruppe Autobahn, Bericht zur Vorbereitung des Baues der Autobahn Berlin-Rostock an die Staatliche Plankommission, von Dipl.-Ing. Näser, 25.6.1960, S. 2, BAB DE 1/20 839.

56 Vorlage für die Dienstbesprechung des HV des SW am 29.12.1958, 23.12.1958, S. 7, BAB DM 1/3713.

57 Als ich den Planungsentwurf aus dem Jahre 1958 (Abb. 1) Paul Hovenbitzer und Siegfried Kas-

sondere der Besucherverkehr zur Leipziger Messe würde eine Autobahn nach Hamburg auch (und erst recht) im Falle einer dauerhaften Spaltung Deutschlands zu einer einträglichen Devisenquelle machen, so die Erwartung im Jahre 1959, »besonders, da in den kapitalistischen Staaten aufgrund des erbitterten Konkurrenzkampfes Schiene/Straße der Kraftverkehr eine führende Stellung eingenommen hat«.[58]

Kaderfragen

Ende September 1959 hatte Walter Ulbricht erstmals offiziell verkündet, woran die Planer seit einem Jahr arbeiteten. »Diese Autobahn wird die Werktätigen in bequemen Reiseomnibussen oder mit den eigenen Motorrädern und Wagen schnell und verkehrssicher in die schönen Urlaubs- und Ausflugsgebiete an der Küste und im Innern Mecklenburgs bringen«[59], hatte der Staatsmann geträumt, und mit Wissen um den Arbeitskräftemangel den Bau der Autobahn Berlin-Rostock zum »Bau der Jugend« erklärt. Was Ulbricht auf seiner Rede vor den Abgeordneten der Volkskammer verschwieg, war die Tatsache, daß der von ihm soeben verkündete Siebenjahrplan weder Finanzmittel noch Baumaterial und -kapazitäten für den Autobahnbau vorsah.

Die Terminplanung für den Baubeginn war nicht von den tatsächlichen Verkehrserfordernissen geleitet, sondern orientierte sich zunächst am letzten Jahr des dritten Fünfjahrplanes, an dem erste Bauabschnitte der Autobahn fertiggestellt sein sollten. Erst im Zusammenhang mit der Umwandlung des Fünfjahrplanes in einen Siebenjahrplan galt 1963 als Jahr des Baubeginns. 1969 sollte die Autobahn dem Verkehr übergeben werden. Es waren solche konstruierten Zäsuren im Programm zum »Sieg des Sozialismus«, die den »virtuellen Zeithorizont«[60] für die Autobahnplanung bestimmten.[61]

Die Projektierungszeiten waren so knapp bemessen, daß »von den sonst notwendigen wissenschaftlichen Voruntersuchungen« durch die Verkehrsplanung »ausnahmsweise Abstand genommen« werden mußte.[62] Gesetzlich vorgeschriebene Vorlauffristen für die Materialplanung ließen sich nicht mehr einhalten, es wurden Ausnahmegenehmigungen und die Zusammenziehung aller Arbeitskräfte notwendig. Zweckoptimistisch gewendet las sich das Ende der 50er Jahre so: »Die kurze Vorbereitungszeit

---

per, zwei ehemaligen Mitarbeitern aus dem DDR-Verkehrsministerium, zeigte, reagierten sie (immer noch) verärgert auf die vielen Trassen in Richtung Westen. Das sei nicht »Regierungslinie« gewesen und ich solle das bloß nicht als »richtiges Dokument« werten. Es habe damals leider immer noch Ingenieure gegeben, die nicht erkannt hätten, daß es in der DDR – wie im Westen – um den Ausbau der Nord-Süd-Richtung gehen müsse. Sie vermuten den ehemaligen Reichsautobahningenieur Johannes Nadoll als Urheber dieser Idee. Nadoll war als Berater für Technologien in die Projektierung miteinbezogen (siehe auch weiter unten). Protokoll zum Gespräch mit Siegfried Kasper und Paul Hovenbitzer am 3. März 1998 in Berlin.

58 Vorlage für die Dienstbesprechung des HV des SW am 29.12.1958, 23.12.1958, S. 7, BAB DM 1/3713.

59 Walter Ulbricht, Rede vor der Volkskammer der DDR am 30. September 1959, in: Der Siebenjahrplan des Friedens, des Wohlstands und des Glück des Volkes, Berlin 1959, S. 8-155, S. 30.

60 Dazu: Gries, Virtuelle Zeithorizonte, S. 18 ff.

61 Aber auch die Bezirksleitungen der SED in den betroffenen Nordbezirken begannen zu drängen, als sie erfuhren, daß sie nun statt eines Hafenkanals Nutznießer einer Autobahn werden sollten und plädierten für einen Baubeginn im Jahre 1962 gegenüber der eher zögerlichen Staatlichen Plankommission. Schreiben vom 7.8.1959, BAB DM 1/3706.

62 Arbeits- und Organisationsplan zum Bau der Autobahn Berlin-Rostock, BAB DM 1/3713.

für den Baubeginn 1963 ist einmalig in der Geschichte des Autobahnbaus in Deutschland und nur in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit mit allen beteiligten Wirtschaftszweigen durch das Straßenwesen zu lösen.«[63]

Angesichts dieser angespannten Lage war es ein Vorteil, daß man für die Trassenplanung von Berlin nach Rostock an »vorhandene Projekte« anknüpfen könne, obschon die »Vorplanung nach Norden (...) leider nur in einem kleinen Teilstück erhalten geblieben (ist)«.[64] Bei den »vorhandenen Projekten« handelte es sich um die Reste der Reichsautobahnplanung aus den späten 30er Jahren. Als Koordinator für die Vorbereitungsphase des Autobahnbaus war noch im Herbst 1958 der »Gen. Nadoll« empfohlen worden, »da er die alten Projekte in der großen Zielsetzung kennt.«[65] Dr. Johannes Nadoll, Jahrgang 1894, war als ehemaliger bautechnischer Streckendezernent der Obersten Bauorganisation der Reichsautobahnen in Stettin[66] einer der wenigen Straßenbauingenieure mit Erfahrungen im Reichsautobahnbau, die der DDR verblieben waren.[67] Dieser Personalpolitik pflichtet auch der Leiter des Volkseigenen Projektierungsbetriebes für das Straßenwesen in Berlin, Rudolf Purfürst, bei: »Ich bin mir schon heute im klaren«, schrieb er im Januar 1959 in der ungewöhnlichen ersten Person an seinen Vorgesetzten, »daß das Gelingen des ganzen [sic] stark von der Kaderfrage abhängig sein wird«.[68]

Seine Vorschläge für die Stellenbesetzung im »Technologiebereich« waren der Versuch, die letzten Ingenieure mit Erfahrungen beim Reichsautobahnbau in das Projekt einzubeziehen, denn die Aufgaben könnten »mit wenigen Ausnahmen nur von erfahrenen Ingenieuren gelöst werden. Ich halte es daher für zweckmäßig, wenn für 1-2 Jahre, 1959 bereits beginnend, die hierfür geeigneten Spezialisten aus dem Straßenwesen in unserem Büro zur Erarbeitung dieser Unterlagen zusammen gezogen [sic] werden.«[69] Sein Drängen hatte Erfolg, und die »noch vorhandenen Spezialisten« fanden sich in einem »wissenschaftlichen Beirat« wieder.[70] Auf der Leitungsebene und damit auch auf politisch verantwortlicher Seite wurde dagegen ein junger Ingenieur eingesetzt, der seine Ausbildung in der DDR erhalten hatte, Rolf Näser: »Und mich hat man zum Leiter gemacht, aber nicht, weil ich der fähigste war, sondern man wollte einen aus der heutigen Zeit, nicht einen von früheren Zeiten.«[71] Den Genossen der (politischen) Hauptverwaltung des Straßenwesens bereiteten »ihre« Men-

---

63 Vermerk zu einigen Fragen des Autobahnbaus Rostock-Berlin, Hauptverwaltung Straßenwesen, ohne Datum, vermutlich Mitte 1959, BAB DM 1/3706.

64 Vorlage für die Dienstbesprechung des HV des SW am 29.12.1958, 23.12.1958, BAB DM 1/3713.

65 Ebenda.

66 Vgl . BAB 46.01/786, Bl. 63 vs. und 65 vs. sowie der Brief von Nadoll an die Generalinspektion für das deutsche Straßenwesen vom 4.1.1945, BAB 46.02/24/1.

67 Schreiben von Schlag an Ochsmann (Abt. Straßen und Brücken des MfV) betr. Autobahnprojekt bis zum Rostocker Bezirk, 23.9.1958, BAB DM 1/3713.

68 Schreiben von Purfürst, Betriebsleiter VEPS Berlin an Schild, MfV, 10.1.1959, BAB DM 1/3706.

69 Ebenda. Purfürst bemühte sich, der Alternativlosigkeit seiner Vorschläge Nachdruck zu verleihen: »Es ist selbstverständlich möglich, daß Sie [Rudolf Schild, A.D.] meine Ansichten nicht voll und ganz teilen. Ich bitte dabei zu bedenken, daß uns allen zur Lösung derartiger Großaufgaben mehr oder weniger die Erfahrung fehlt und es unumgänglich notwendig ist, daß wir die bei uns noch vorhandenen Spezialisten des Autobahnbaues, wie bereits vorgesehen, beratend bei der Lösung der uns gestellten Aufgaben in verstärktem Umfange einschalten müssen.«

70 Ausführlicher in meiner Magisterarbeit »Das Erbe der Autobahnen für die SBZ/DDR bis Mitte der 60er Jahre. Zur Kulturgeschichte einer Infrastruktur« (MS), Jena 1995, S. 15 ff. sowie S. 52 ff.

71 Interview mit Rolf Näser am 5. Juni 1998, Interviewtranskript S. 2. Ich danke Rolf Näser herzlich für seine Auskunftsbereitschaft.

schen schon längere Zeit moralische Sorgen.[72] Die »kaderpolitische Zusammensetzung« sei problematisch; der »Anteil von Mitarbeitern, die früher der NSDAP angehört haben oder die [sich] in Kriegsgefangenschaft in kapitalistischen Ländern befunden haben«, sei zu verringern.[73]

Wie die Zusammenarbeit konkret aussah, läßt sich anhand des bislang von mir eingesehenen Quellenmaterials nicht ermitteln. Allein einige Beispiele für korrigierte Worte und Wendungen in Planungsunterlagen lassen sich als Indiz dafür anführen, wie »erfahrene Ingenieure« von den wachsameren Mitautoren und »Redakteuren« an die Semantik der neue Zeit erinnert wurden. So mußte in Planungsentwürfen aus den Jahren 1959-60 aus der »*ursprünglichen* Hamburger Trasse« [wie im folgenden meine Hervorhebung, A.D.] die »*frühere* Hamburger Trasse« werden, als würde man den »Ursprung« der Trassenplanung mit diesem Adverb besser ausblenden können. Wer bei der Trassenplanung von der »weiteren Erschließung des *Raumes*« redete, sollte es beim nächsten Mal bei der »Erschließung der DDR« belassen; aus einer »Ost-West-*Verbindung*« wurde die vermeintlich weniger verbindlich verbindende »Ost-West-*Trasse*« und aus naheliegenden Gründen wurde auch die Bezeichnung »Sperr*gebiet*« einer »Sperr*zone*« vorgezogen.

Die Entscheidung über den tatsächlichen Baubeginn wurde allerdings immer wieder vertagt und sollte schließlich erst nach den wichtigen Wirtschaftsverhandlungen in Moskau vom April 1961 getroffen werden. Die Techniker und Ingenieure in den Straßenbaubetrieben sahen das Zögern ihrer Vorgesetzten mit wachsendem Unmut. Ein Ingenieur des Straßenbaubetriebes Halle machte seinem Groll im Frühsommer 1961 bei hitzigen Debatten gegenüber einem Genossen aus Berlin Luft: In der Hauptverwaltung werde nur politische Arbeit geleistet. Statt sich den handfesten Problemen in den Betrieben zu widmen, würde man sich in Berlin mit dem Bekleben von Wandzeitungen beschäftigen.[74]

Für viele jüngere, frisch ausgebildete Ingenieure war es finanziell wenig verlockend, auf Leiterposten zu streben – Bezahlung und sonstige Arbeitsbedingungen waren in der Industrie für die »jungen Leute« attraktiver.[75] Für interessierte Arbeiter bot die Lohnstaffelung wenig Anreiz zur Weiterqualifikation.[76] Aus dem Projektierungsbetrieb für Autobahnen hatten 1960 acht Ingenieure die DDR verlassen. Als – wie in allen anderen Straßenbaubetrieben auch – im April 1961 im Projektierungsbetrieb für Autobahnen ein »Intelligenzforum« eine Art öffentliche Aussprache mit den Angehörigen der »technischen Intelligenz« stattfand, haben einige Ingenieure offen-

---

72 Vgl. Lutz Niethammer, Die SED und »ihre« Menschen. Versuch über das Verhältnis zwischen Partei und Bevölkerung als bestimmendes Moment innerer Staatssicherheit, in: Siegfried Suckut/Walter Süß (Hg.), Staatspartei und Staatssicherheit. Zum Verhältnis von SED und MfS, Berlin 1997, S. 307-340.

73 Perspektivprogramm 2. Fünfjahrplan, Juni 1955, BAB DE-1/20 837, Bl. 222.

74 Bericht über das am 13.6. 1961 durchgeführte Forum mit der technischen Intelligenz des VEPS Halle (Saale) [VEPS = Volkseigener Projektierungsbetrieb Straßenbau], SAPMO-BAB IV 2/605/79, Bl. 13.

75 Vgl. auch Denkschrift, S. 10, in der die verschwindend geringen Fachkräfte für die Wartung der Brücken in Städten kritisiert wird. In Leipzig gab es 1956 überhaupt keine Fachkraft für die 300 Straßenbrücken. Allgemein gelte: »Die reichen Erfahrungen dieser wenigen Ingenieure des Straßen- und Brückenbaus werden durch die Vielfältigkeit der Aufgabenstellungen nahezu erstickt.« – ein »nicht mehr zu verantwortender Zustand«, S. 27, a.a.O.; Perspektivprogramm zum 2. Fünfjahrplan (Juni 1955), BAB DE 1/20 837, Bl. 222.

76 Bericht über das am 13.6.1961 durchgeführte Forum, a.a.O., hier bes. Bl. 12 f.

sichtlich recht offen von ihren Erwartungen gesprochen. In einem Protokoll heißt es dazu nüchtern: »Sie erwarten, daß sie mit der Lösung von Bauaufgaben betraut werden und daß sie ihre Entwürfe und Konstruktionen in der Praxis verwirklichen können. Weil sich diese Wünsche nur langsam erfüllen, sehen ma[n]che Kollegen keine Perspektive für ihre Entwicklung und gehen nach Westdeutschland.«[77]

Mit dem Bau der »Mauer« am 13. August 1961 wurde diese Perspektive für DDR-Bewohner nahezu unmöglich. Statt dessen gab es neue Aufgaben: »Störfreimachung der Transportwege von Willkürmaßnahmen des Bonner Staates«. Mit dem Ausbau der Grenzanlagen lag ein Bahngleis entlang der westthüringischen Grenze streckenweise im Feindes- oder Niemandsland. Auf diesem Gleis exportierte die DDR gegen Devisen Kalisalze nach Schweden. Nach dem Mauerbau war die Furcht vor Sabotage groß. Um eventuelle Nachschubprobleme zu verhindern, wurde zum 1. Oktober 1961 der Bau einer neuen Bahnlinie (ca. 14 km) und Straße (ca. 9 km) zwischen zwei westthüringischen Orten befohlen, Förtha und Gerstungen. Bei der Wahl des Leiters für diesen Streckenbau in hügligem und verschlammten Gelände mit 5000 Arbeitern griff man auf einen fachlich wie politisch zuverlässigen Mann zurück: den Chef der »Aufbauorganisation« für den Autobahnbau Berlin-Rostock. Er bewährte sich und wurde später der Generaldirektor des VEB Autobahnbaukombinat.[78]

Die Autobahn im Zeichen der DDR: Ausblicke

Während auf diese Weise versucht wurde, die DDR »störfrei« zu machen, hielt im Oktober 1961 der stellvertretende Verkehrsminister der DDR, Horst Schlimper, eine Festansprache im thüringischen Schleusingen. Anlaß der Rede war das 10-jährige Bestehen der Ingenieurschule für Straßenwesen in Schleusingen. Hinter dem Rednerpult von Schlimper hing an einer Wand das Staatswappen des »Arbeiter- und Bauernstaates«: Hammer, Zirkel, Ährenkranz. Der Hammer im Emblem war ikonographisch bearbeitet worden: Der Hammerstiel ist zugleich der Mittelstreifen einer Autobahn, der waagerecht liegende Hammerkopf gleicht einer Autobahnbrücke.

Dieses ikonographische Spiel vom Herbst 1961 mag einem unbekümmerten Hobbyzeichner in Schleusingen gefallen haben. Daß es den Gefallen des stellvertretenden Verkehrsministers fand und schließlich sogar als kleine Abbildung in die erste Selbstdarstellung des DDR-Verkehrswesens aus dem Jahr 1963 gelangte[79], weist über das Launische und Zufällige dieser Kulisse hinaus. Die symbolische Neucodierung und kulturelle Integration der Autobahn in eine sozialistische Variante von motorisierter Zukunftsgesellschaft hatte es erlaubt, das historische Erbe aus dem Nationalsozialismus planerisch wie personal- und baupolitisch anzunehmen und fortzuführen.

Der Bau der Autobahn Berlin-Rostock, 1959 noch die »wichtigste Aufgabe des Straßenwesens«, wurde 1963 wiederum bis auf weiteres vertagt. Erst als Ende der 60er

---

77 SPK, Abt. Transport und Nachrichtenwesen, Förster, Aktenvermerk vom 2.5.61 zur Besprechung mit Gen. Schlag vom 26.4.1961, BAB DE 1/20 841.

78 Gabriele Prögel, Waldemar Gromzig – Generaldirektor des VEB Autobahnkombinat Magdeburg – eine sozialistische Leiterpersönlichkeit. Beitrag zur sozialistischen Traditionspflege (Abschlußarbeit im Fach Marxismus/Leninismus an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar), MS Weimar 1987, in: BAB DH 1/32974 (unpag.).

79 Abbildungen 2 und 5 in: Unsere Straßen (wie Fn. 7), S. 53.

Jahre der Verkehr vor allem auf der Fernverkehrsstraße von Dresden nach Leipzig zu Staus führte, wurde zwischen diesen beiden Städten die erste Autobahn der DDR gebaut. 1972 wurde sie nach zweieinhalb Jahren Bauzeit dem Verkehr übergeben.

Damit vor allem die motorisierten Westdeutschen und Westberliner »reibungsfrei« durch die »Zone« zueinander kommen konnten, erneuerte und verbreiterte die DDR zwei Jahre später die Transit-Autobahn Marienborn-Berlin, bis 1982 folgte der Neubau für die Strecke nach Hamburg – die DDR-Regierung hatte der Bundesregierung im Dezember 1974 bei Ihrem Vorschlag für den Bau der Transit-Autobahn von Westberlin nach Hamburg nicht vergessen, darauf hinzuweisen, daß »auf Grund der vorhandenen und geplanten straßenseitigen Erschließung des Nordens der DDR für die DDR zur Zeit keine Notwendigkeit« bestehen würde, in diesen Raum eine Autobahn zu bauen.[80] Im Oktober 1978 wurde der alte Plan Realität: Der DDR-Verkehrsminister konnte das Band zur feierlichen Einweihung der Gesamtstrecke der Autobahn Berlin – Rostock durchschneiden.

So ist zwanzig Jahre später verwirklicht worden, was 1958 noch als Konkurrenzprojekt zum Kapitalismus begonnen worden war. Ungebrochener Technikenthusiasmus und ideologischer Wille bestimmten Ende der 50er Jahre die Zukunftsplanung. Aus dem euphorischen Fortschrittsglauben, daß nicht allein Straßenbau, sondern besonders »die« Autobahn den richtigen Weg in die automobile Zukunft ebnen würde, war in den 70er Jahren eher ein nüchternes Reagieren auf hausgemachte Verkehrsnöte geworden. Entgegen dem anfänglichen Ziel, einer künftigen Motorisierung straßenplanerisch zuvorzukommen, reagierte man mit dem Bau von Autobahnen ab Ende der 60er Jahre auf tatsächlichen Verkehr. Doch auch dafür waren die Mittel beschränkt. Ab Mitte der 80er Jahre wurden Autobahnen nur noch rekonstruiert. Eingeholt vom sozialpolitischen Pragmatismus fand das mit moderner Technik aus dem »Westen« ausgerüstete Autobahnbaukombinat neben dem Militärflugplatz- und Stadtbrückenbau sein drittes großes Einsatzgebiet: die infrastrukturellen Vorleistungen für den Wohnungsbau.[81] Der anfängliche »Idealismus des Materialistischen« (Niethammer) war auch beim Autobahnbau von den alltäglichen Erfahrungen der sozialistischen Ökonomie ausgebremst worden – ihr Leistungstakt konnte am rhythmischen Klopfen der Dehnungsfugen unter den Rädern nur noch wenig ändern. »›Autobahn? Ein Waschbrett‹«, stöhnte um 1980 ein LKW-Fahrer auf der (Reichs-)Autobahn von Leipzig nach Berlin.[82]

---

80 Dokumente des geteilten Deutschland, Bd. 2: seit 1968, hg. von Ingo Münch, Stuttgart 1974, S. 270-287, 592-597; Beziehungen der Deutschen Demokratischen Republik zur Bundesrepublik Deutschland und zu Berlin (West). Dokumente 1971-1988, Berlin (DDR) 1990, S. 596.

81 Vgl. Unter falschem Namen? Autobahnbauer zwischen Verkehrsvorhaben und der Erschließung von Wohngebieten, in: Wochenpost vom 24. Juni 1988, S. 4 f.

82 Nach dem Reportage-Roman von Gabriele Eckert, Per Anhalter. Geschichten und Erlebnisse, Berlin (DDR) 1982, S. 135-141, S. 135.