Im Takt von Partei und Maschinen? Planung, Technik und Praxis beim Autobahnbau in der DDR nach 1961*)

Axel Doßmann

Attraktionen im Schatten der Mauer

> „Es klingt fast wie eine erfundene Geschichte, aber es ist so: Ich hab damals in den 60er Jahren in Engelsdorf bei Leipzig gewohnt. Und die Autobahn, die endete ja in Engelsdorf an der B 6. Und ich war damals an der Hochschule [für Bauwesen] in Leipzig als Oberassistent tätig und bin dann mit meiner Familie ab und zu mal auf die bereits begonnene Trasse [der Reichsautobahn Leipzig–Dresden] spazieren gegangen. Das waren ungefähr zehn, fünfzehn Kilometer, die waren angefangen. Es standen dort einige Brückenwiderlager. Aber die Linienführung war eindeutig zu erkennen. Und dort habe ich mal zu meiner Frau gesagt: Weißt Du, diese Autobahn möchte ich mal fertigbauen! Das war Mitte der 60er Jahre, wo also überhaupt nicht an Autobahnbau zu denken war. Und dann kam 1967 der Beschluß: Autobahn wird gebaut und Leipzig-Dresden als Erstes. Da stand für mich fest, du gehst jetzt nicht in ein Forschungsinstitut, wo ich schon einen Vertrag in der Tasche hatte, sondern du gehst an die Autobahn.“[1]

Diese Passage stammt aus einem Interview mit Konrad Roßberg. Der Bauingenieur wurde ab 1968 tatsächlich als Bauleiter beim ersten Autobahnbau der DDR eingesetzt. Nach fünf Jahren als Technischer Direktor des Autobahnbaukombinates kehrte er erst 1979 an die Universität zurück: Bis ins Jahr 2000 lehrte und forschte er als Professor für Verkehrsbau an der TU Dresden. Die lebensgeschichtliche Episode ist aufschlussreich für das berufliche Selbstverständnis von Roßberg. Sie teilt mit, dass er als junger Ingenieur praktisches Bauen attraktiver fand als in einem Forschungsinstitut zu arbeiten oder Bautheorie an einer Hochschule zu vermitteln. Allerdings war der Bau von Straßen für ihn, der bereits zwei Jahre als Bauleiter gearbeitet hatte, nicht per se attraktiv: Die Arbeiter waren dort oft wenig motiviert, es herrschte ein rauhes Klima. Der Bau einer Autobahn jedoch fasziniert ihn, denn die außergewöhnlichen Dimensionen einer solchen Infrastruktur stellen eine besonders große technische und organisatorische Herausforderung dar.

Im Fall der Strecke zwischen Leipzig und Dresden war die Herausforderung sogar noch historisch begründet. Von der geplanten Strecke von Magdeburg über Dresden nach Prag war Mitte der 30er Jahre lediglich das kurze Stück zwischen Halle und Leipzig realisiert worden. In der materiellen Spur aus den 30er Jahren war jedoch immer noch die künftige Trasse erkennbar.[2] Das waren Überreste genug, um jungen Ingenieuren wie Roßberg Hoffnungen auf den Bau neuer Auto-

bahnen zu machen. Darüber entschieden wurde indes im Politbüro der SED. Wie also entstand in den Führungsgremien der SED der Wunsch, neue Autobahnen zu bauen? Wie wurden die Planvorgaben der SED für den Autobahnbau durch Generaldirektoren, Verkehrsplaner, Bauleiter und Bauarbeiter angeeignet und umgesetzt? Wieviel Eigen-Sinn (Alf Lüdtke) war möglich im sozialistischen Arbeitsalltag, dessen Sinngebung die Produktionspropaganda der SED bis in kleinste Details beanspruchte?[3] Bevor an Beispielen auf solche Fragen näher eingegangen wird, soll ein knapper Rückblick auf die Geschichte der Autobahnen im ostdeutschen Nachkriegsdeutschland den Kontext skizzieren.

Rückblick: Autobahnen in der DDR bis 1961

Nach dem Zusammenbruch 1945 waren die 1378 Kilometer Reichsautobahn in der Sowjetischen Besatzungszone eine willkommene materielle Erbschaft. Die Wiederherstellung der zerstörten Brücken und Streckenabschnitte im neuartigen Fernstraßennetz wurde zu einer wichtigen Aufgabe beim Wiederaufbau. Unter Aufsicht der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) bemühten sich etliche deutsche Experten frühzeitig darum, dass den Autobahnen, die sie selbst in der Zeit des Nationalsozialismus geplant und gebaut hatten, auch in der neuen Ordnung wieder eine Sonderrolle zukam. Bis spätestens 1950 jedoch entzogen sich die meisten dieser vor 1945 in der Organisation Todt tätigen Bauingenieure dem kommunistischen Zugriff durch Flucht in den Westen. In den bundesdeutschen Straßenbauverwaltungen konnten sie ihre als Lebenswerk aufgefassten Autobahnprojekte mit staatlicher Unterstützung besser verwirklichen.

Am Anfang der 50er Jahre wurde der Ausbau der in den 30er Jahren bereits trassierten Strecke Berlin-Hamburg von DDR-Landesplanern noch als erstrangige Aufgabe nach einer möglichen Wiedervereinigung deklariert. Doch die weiter bestehende deutsche Teilung und die damit einhergehende Verlagerung der Hauptverkehrsströme von Ost-West- in Nord-Süd-Richtung forderte am Ende der 50er Jahre schließlich doch infrastrukturpolitischen Tribut. Statt des Hamburger Hafens sollte nun der erweiterte Rostocker Hafen an das auf den Süden der DDR konzentrierte Autobahnnetz angeschlossen werden. Das von der SED-Führung gesetzte gesellschaftspolitische Ziel, die Bundesrepublik wirtschaftlich zu überholen, wies dem Ausbau des Autobahn- und Fernstraßennetzes 1959 plötzlich höchste Priorität zu. Damit reagierte die Parteiführung auch auf den ersten Verkehrswegeplan der Bundesrepublik, der kurz zuvor im Bundestag debattiert worden war und im Kontext der Systemkonkurrenz ein wichtiges Motiv für die SED-Regierung war, das Autobahnnetz in der DDR auszubauen.

Die von der Systemkonkurrenz induzierte Beschleunigung fand im gigantischen Siebenjahrplan ihren Ausdruck. Die Systemkonkurrenz war Anlass für besonders kurze Planungsfristen, denn es galt, einen im Wettlauf mit der Bundes-

republik auch verkehrspolitisch günstigen Zeitpunkt zu nutzen. Noch war das Niveau der Motorisierung in der DDR geringer als in der Bundesrepublik – eine einmalige Chance, rechtzeitig die infrastrukturellen Voraussetzungen für den künftigen Straßenverkehr zu schaffen. Die nunmehr (halbherzig) gewünschte Auto-Mobilisierung des Sozialismus sollte durch Autobahnen optimal geordnet und kanalisiert werden, statt wie im Kapitalismus in Stau und dem vielbeschworenen Verkehrschaos zu enden. Interne Widerstände von Verkehrsplanern, die für den Ausbau der vorhandenen Fernverkehrsstraßen plädierten, konnten sich nicht durchsetzen.

Als Wunschvorstellung konnte eine Autobahn für Ingenieure und SED-Führung gleichermaßen attraktiv werden, weil sie als Zeichen planbaren Fortschritts weithin sichtbar in die Landschaft gebaut werden sollte. Als Ornament der Moderne verhieß die Autobahn für die Zukunft des Verkehrs all das, was als Vision der gesamten Gesellschaftspolitik eingeschrieben war: unbegrenztes und doch gerichtetes harmonisches Fließen und Zirkulieren von Energien, Gütern und Menschen; ein Strömen ohne Reibungsverluste für planmäßiges Wachstum von Wohlstand und Glück.

Älteren Ingenieuren mit Berufserfahrungen beim Reichsautobahnbau waren sowohl die Horrorvisionen vom Verkehrschaos als auch die Zukunftsphantasien von einem weitverzweigten Autobahnnetz vertraut. Ihr Fachwissen, das sie in den 20er Jahren, besonders aber im Nationalsozialismus, erworben hatten, vermittelten sie bis zu ihrer Pensionierung Anfang der 60er Jahre an die jüngeren Ingenieure aus der Aufbaugeneration der DDR. Unter symbolisch neuen Vorzeichen konnten die Ingenieure als Wegbereiter der Motorisierung an die anonymisierten Pläne vom Reichsautobahnbau anknüpfen. Die hellen Bänder der Autobahnen fügten sich hervorragend in die Visionen von einer geordneten sozialistischen Industrielandschaft.[4]

Doch im April 1961, mitten in der ökonomischen und politischen Krise des SED-Staats, musste die Staatliche Plankommission gegenüber dem Verkehrsministerium zugeben, dass die für 1963 geplante Autobahn von Berlin zum Rostocker Hafen nicht zu finanzieren sei. Wenige Wochen später wurde in Berlin die Mauer gebaut. Der Schriftsteller Uwe Johnson hat notiert, wie Zeitgenossen den Abbruch des Autobahnprojektes im Kontext des Mauerbaus mit einem politischen Witz kommentiert haben:

> „...im Sommer 1961 hatten die Sachwalter des real existierenden Sozialismus' in Deutschland beschlossen, die Auslegung der Autobahn Rostock-Berlin in der Landschaft auf eine lange Bank zu schieben und das Bauwerk vorerst aufzustellen zwischen dem sowjetischen und den westlichen Sektoren, zum Trocknen: wie die Berliner ausserhalb der D.D.R. sagten."[5]

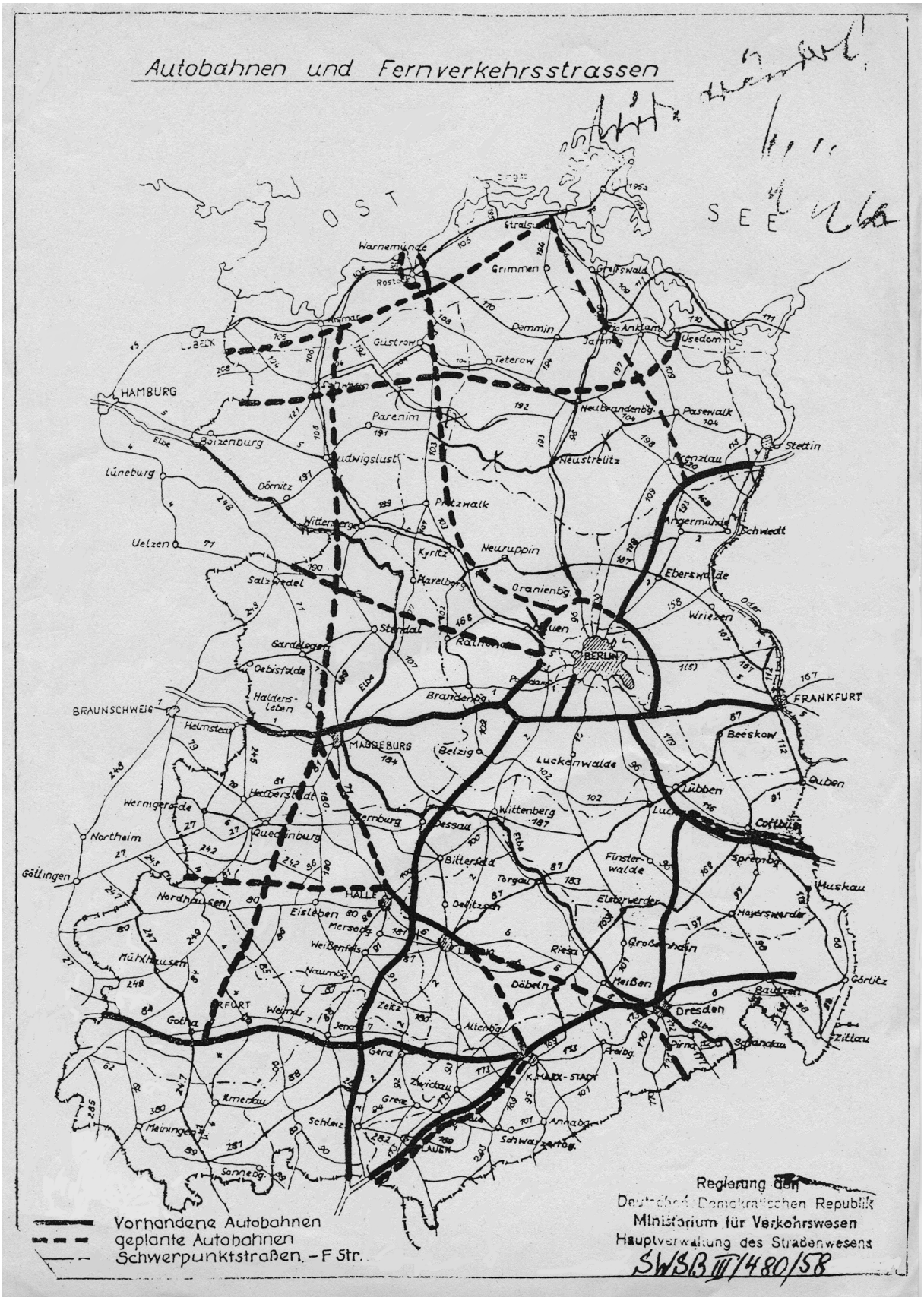


Abbildung 1: Autobahnen und Fernverkehrsstraßen, Entwurf aus der Hauptverwaltung des Straßenwesens der DDR (vermutlich Ende 1958)[6]

In Zeiten der Kybernetik: Bauprogramme und Exponentialkurven

Im Schatten des „antifaschistischen Schutzwalls“ stieg nach dem Sommer 1961 für die Bürger der Zwang, sich mit den Bedingungen in der DDR zu arrangieren. Gleichzeitig stand die SED-Führung jedoch unter der wachsenden Beweislast, dass vor allem die offene Grenze zum Westen schuld am Scheitern ihrer bisherigen Wirtschaftspolitik gewesen sei. In der nunmehr vollständig eingegrenzten DDR stieg zugleich der Attraktionswert der kleinen Bewegungs-Freiheiten des „modernen“ Lebens. Die Nachfrage nach Trabant und Wartburg stieg so rasant, dass die Produktion noch weniger als zuvor mithalten konnte. Gleichzeitig verkürzten sich angesichts der stetigen Zunahme der Motorisierung die Handlungsräume für die Verkehrsplanung. Private Mobilität, soviel schien auch der SED aus Rücksicht auf die innenpolitische Befriedung der Bevölkerung klar, sei keine Angelegenheit, die drastischen staatlichen Restriktionen unterworfen werden sollte. Behutsame Regulierung des Individualverkehrs durch Verbesserung von und Kombination mit alternativen Verkehrsmitteln hieß die Devise.

Nach dem Scheitern des Siebenjahrplanes begann die SED-Führung, ihre Planungsmethoden zu reformieren. Seit 1963 wurde stufenweise das „Neue Ökonomische System der Planung und Leitung“ (NÖS) entwickelt.[7] Den Betrieben wurden größere Entscheidungskompetenzen eingeräumt, sie sollten eigenverantwortlich wirtschaften, an Gewinnen beteiligt werden, aber auch für Verluste Verantwortung übernehmen müssen. Weil Arbeitskräfte und Material nur begrenzt vorhanden und Maschinen überbeansprucht waren, sollte vor allem der technische Fortschritt die Arbeitsproduktivität steigern helfen. Wie in westlichen Industriestaaten galten Kernenergie, chemische Industrie, elektronische Datenverarbeitung und Automatisierung uneingeschränkt als Heilsbringer.

Mit dem NÖS genoss zwar der Ausbau der strukturbestimmenden Industriezweige Priorität, aber die Industrie sollte Flexibilität auch dadurch erreichen, dass stärker als zuvor auf Straßentransporte gesetzt wurde. Damit standen die seit 1960 aufgeschobenen Entscheidungen der SED für den Ausbau der Infrastrukturen des Straßenverkehrs wieder auf der Tagesordnung.[8] In Vorbereitung des VII. Parteitags der SED (April 1967) wurden zahlreiche Prognosen, Perspektiv- und Jahrespläne für sämtliche Wirtschaftszweige ausgearbeitet.[9] Im Januar 1967 lag der im Auftrag des Politbüros erarbeitete Entwurf zur „Prognose der Hauptrichtung der Entwicklung des Straßenwesens 1971-1980“ vor.[10] Die Verkehrsplaner gingen von einem jährlichen Verkehrszuwachs von vierzehn Prozent aus. Angesichts dieser Prognosen sagten sie bereits für das Jahr 1973 ständige Verkehrsstauungen und Kolonnenfahrten mit maximalen 45 km/h auf der F 6 zwischen Dresden und Leipzig und der F 95 zwischen Karl-Marx-Stadt und Leipzig voraus. Daraus zog man Konsequenzen für das „Generalverkehrsschema der

DDR“. Die wichtigsten Fernverkehrsstraßen sollten bis 1985 vierspurig ausgebaut werden.[11]

Wer für den vierspurigen Ausbau von Fernstraßen plädiert, dem liegt der Gedanke an Autobahnen nicht fern. Die skizzierten Überlegungen führten zu einem neuen Autobahn-Neubau-Programm. Ein erster Entwurf schlug den Neubau von insgesamt 1375 km Autobahn bis 1990 vor, davon 800 km bis zum Jahr 1980. Das entsprach fast einer Verdopplung des Ist-Zustandes von 1966 (ca. 1390 Autobahnkilometer) in einem Zeitraum von nur fünfzehn Jahren.[12] Bis 1990 sollten dreizehn von vierzehn Bezirkshauptstädten der DDR an das Autobahnnetz angeschlossen sein und sich 85 Prozent der Industrie sowie 75 Prozent der Bevölkerung im Einzugsbereich von Autobahnen befinden. Diese Vision eines engmaschigen Autobahnnetzes der DDR verhieß Integration und allseitigen Anschluss: In ökonomischer, sozialer und politischer Hinsicht konnten damit Industrie und Verwaltung, industrielle Ballungsräume und landwirtschaftlich dominierte Gebiete sowie Ost- und Westeuropa miteinander verbunden werden. Insgesamt wurden 2,5 Mrd. Mark der DDR (M) für die Bauprogramme veranschlagt. Der obligatorische Vergleich mit der Bundesrepublik ergab, dass die DDR mit diesem Programm nur geringfügig weniger Kapital pro Straßenkilometer investieren würde als die Bundesrepublik im Jahr 1966 verausgabt hatte.[13]

Erst später wurde das Programm auf eine Gesamtstrecke von 985 km reduziert.[14] Dieses reduzierte Maximalprogramm erbrachte als Vorlage im Politbüro zwar nicht in allen Details, aber doch in den Grundsätzen den gewünschten Erfolg. Noch einmal war es Walter Ulbricht, der auf dem VII. Parteitag der SED im April 1967 ankündigte,

> „daß ab 1970 der zügige Bau der Autobahnabschnitte Leipzig-Dresden, Berlin-Rostock und Halle-Magdeburg erfolgen kann. Damit bauen wir das Grundnetz von Autobahnen in mehreren Etappen, unter Berücksichtigung der prognostischen Anforderungen, systematisch aus.“[15]

Erklärte Hauptziele waren die Förderung der verkehrspolitischen Einheit der DDR, die Entwicklung des Transit- und des internationalen Verkehrs sowie die Erhöhung von Verkehrssicherheit und Transportqualität. Bis 1975 sollten das Verkehrsministerium und das Ministerium für Bauwesen, dem 1965 sämtliche Straßenbaubetriebe unterstellt worden waren, die drei oben genannten Autobahnen dem Verkehr übergeben haben.[16] Im Februar 1968 nahm das Präsidium des Ministerrats in den Plan zur ersten Bauphase zusätzlich noch die Strecke von Dresden zur tschechischen Grenze (52 km) auf – ein weiteres Indiz dafür, dass sich die DDR gerne als Transitland etablieren wollte, mit modernen, den internationalen Standards entsprechenden Infrastrukturen. Eingestuft als strukturbestimmende Aufgabe erhielt der Autobahnbau ein Prädikat, das investitionspoliti-

sche Bevorzugung versprach – zum Nachteil zahlreicher anderer Straßenbauprojekte, die entweder gekürzt oder gänzlich gestrichen wurden.[17] Um den Investitionsbedarf für den Autobahnbau zu sichern, sind allein für die Jahre 1969 und 1970 andere, bereits geplante Bauprojekte im Wert von 740 Mio. M zurückgezogen worden; darunter fielen 60 Prozent (272 Mio. M) der Ausgaben, die ursprünglich für Sanierung und Ausbau des Fernstraßennetzes vorgesehen waren.[18] Für die Bezirks- und kommunalen Straßen blieb die Devise unverändert: stärkere Nutzung lokaler Reserven und Anwendung neuer Bauweisen.[19] Ganz in diesem Sinne hatte Ulbricht im November 1966 alle potentiellen Nachfragen von Ingenieuren und Bauarbeitern aus dem Bezirk Halle an die Parteizentrale in Berlin abgewehrt: „Es hat keinen Zweck, nach Berlin zu schreiben. In der Karl-Marx-Allee ist kein Baumaterial vorrätig. Deshalb mein Vorschlag: richtige Mobilisierung aller Reserven.“[20]

Wie sollte dieses Programm in dieser kurzen Zeit realisiert werden? Die Stichworte für die dafür notwendige Beschleunigung des Bautempos entsprachen den Kernbegriffen der Wirtschaftsreform: Automatisierung, Typisierung, Mechanisierung, Motorisierung und Verbesserung der Prognosearbeit. Die Begeisterung für eine politisch kontrollierte Selbstregulierung der Wirtschaft durch rechnergestützte Leitungssysteme bot Freiräume für technokratische Neigungen unter den Ingenieuren und Funktionären.[21] Wachstumskurven, die Wissenschaftler aus den Prognoseabteilungen zum „Modell Autobahn“ präsentierten, offenbaren suggestiv die Gründe für ihren Planungsoptimismus: Die erste Exponentialkurve dieser 20-teiligen Serie von Diagrammen zeigt auf dem Boden marxistischer Geschichtsteleologie, wie der Fortschritt seit der „wissenschaftlich-technischen Revolution“ von 1830 unaufhaltsam ins kommende Jahrtausend reicht – scheinbar völlig unabhängig von politischen Verfassungen. Diese „symbolische Kurve des Normalismus“[22] fand in den folgenden Grafiken zum Technologieeinsatz beim Autobahnbau aktualisierende Bestätigung. Mit dem Schwung „gesetzmäßiger Entwicklung“ der ersten Kurve und dem „Neuen Ökonomischen System“ sollte die Aufholjagd der DDR zum sogenannten Weltstand auch für den Baufortschritt bei Fertigteilbrücken zu gewinnen sein.

Nicht nur Ingenieure waren damals von Kybernetik und Automatisierung fasziniert. „Fließprogramme“ und tickernde Maschinen bestimmten auch die mediale Präsentation des Planungs- und Baustellenalltags im Fernsehen.[23] Angesichts solcher auto-suggestiven Bewegungen lag es nahe, dass das Leitbild vom reibungslosen, fließenden Verkehr die Infrastrukturplanung besonders stark prägte. Statt künftig mit „Störgrößen“ wie Staus rechnen zu müssen, sollte alles schnell und bequem sein, sei es beim Konsum, beim Kochen oder eben bei der Fahrt mit dem eigenen Auto.[24] Die Vision einer infrastrukturell beherrschbaren Automobilität hatte sich im Kontext der Wirtschaftsreform noch einmal voll entfalten können.

Auf der Baustelle: Sozialpolitik gegen die Fluktuation

Die hohe Fluktuation von Arbeitskräften im Bauwesen der DDR hielt in der zweiten Hälfte der 60er Jahre an. Deshalb blickte auch der Direktor der Dresdner Bau-Union nicht nur optimistisch in die Zukunft, als Ulbricht am 17. April 1967 offiziell den Bau von Autobahnen ankündigte. Schon am nächsten Tag schrieb der Betriebsleiter einen Brief an seinen Kombinatsdirektor, um das künftige Baugeschehen aus seiner Sicht zu beeinflussen.[25] Die Produktionsarbeiter hätten „das Vertrauen zum Zementbetonstraßenbau verloren", stellte der Direktor nüchtern fest. Die 1952 gegründete Bau-Union Süd war überwiegend zum Bau von Flugplätzen und Kasernen eingesetzt worden, vor allem für die Rote Armee und die Nationale Volksarmee. Seit 1958 vergab die NVA nur noch wenige Bauaufträge, der Betrieb war nicht mehr ausgelastet. Weil die SED-Führung den geplanten Autobahnbau 1961 abgebrochen hatte, durfte der Betrieb, anders als ursprünglich geplant, zunächst die zweite Lande- bzw. Startbahn auf dem Flugplatz Schönefeld bauen. 1963/64 folgten der Bau des Autobahnzubringers vom Berliner Ring zum Anschluss an das Adlergestell, die in die Innenstadt Ostberlins führende Stichstraße, sowie kleinere Rekonstruktionen an Autobahnen.[26] Solche und andere zivile Projekte machten jedoch nur etwa ein Drittel der Baukapazität aus, die der Betrieb bis 1957 entwickelt hatte, um vor allem militärische Bauaufträge zu bewerkstelligen. Ein Ankauf neuer Maschinen wurde aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen nicht genehmigt. Der notgedrungene Einsatz schrottreifer Maschinen wiederum führte zu schlechter Arbeitsqualität und hohen Reparaturkosten.[27]

Um die Lage langfristig zu verbessern, müssten den Bauleuten günstige Arbeitsbedingungen in der Nähe ihrer Wohnorte versprochen werden, argumentierte der Dresdner Betriebsleiter weiter. Darum solle man besser nicht (wie schon 1959) mit dem Bau der Strecke Berlin-Rostock beginnen, sondern mit der Autobahn Dresden-Leipzig bzw. von Dresden zur tschechischen Grenze. Damit ließe sich mit Produktionsarbeitern des Dresdner Betriebes die Jahresleistung und Betriebskapazität kontinuierlich steigern, bis man danach schließlich auch Aufgaben übernehmen könne, die außerhalb der Bezirke Dresden und Leipzig liegen.
Mit dieser Strategie zur Effektivitätssteigerung seines Betriebes hoffte der Betriebsdirektor, das Interesse der Produktionsarbeiter am Zementstraßenbau wieder wecken zu können. Für Arbeiter im Straßenbau lag der Verdienst außerhalb der Saison in der Regel unter dem Durchschnittsverdienst von „allgemeinen Facharbeitern". Daher seien sie bestrebt, „in einer Saison so viel wie möglich zu leisten" und „durch entsprechende Winterbereitschaften den geplanten Anschluß" an die nächste Saison zu sichern. Nicht Verkehrsplanung allein, sondern auch die regionale Arbeitskräftesituation in der DDR sollte mit darüber entscheiden, welche Autobahn zuerst gebaut wird.[28]

Mit einem „Plan zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen für das Jahr 1966“ versuchte das Spezialbaukombinat, die Loyalität der Arbeiter zu sichern bzw. wiederzugewinnen. Die Gewerkschaftsleitung forderte bessere Arbeitsbedingungen auf der Baustelle: Die Bauarbeiter erhalten möglichst warme Verpflegung an einem ordentlichen Mittagstisch (statt in Thermos-Behältern irgendwo auf dem Baugelände); Spätverkaufseinrichtungen sollten Gelegenheit bieten, noch nach Feierabend „Genußmittel, Textilien und hochwertige Industriewaren“ zu kaufen; der regionale Arbeiterberufsverkehr sollte die Arbeiter pünktlich zur Arbeit kommen lassen, aber auch nach der Arbeit schnell wieder nach Hause bringen.[29]

Angestrebt war außerdem, möglichst alle Bauarbeiter nicht in den auf Baustellen üblichen Baracken unterzubringen, sondern in gerade bezugsfertig gewordenen Neubauwohnungen in den Städten und Dörfern, die nahe der Bautrasse lagen. Bevor reguläre Mieter einziehen durften, die meist schon seit Jahren auf den Einzug warteten, sollten dort also zunächst Bauarbeiter Quartier nehmen – so lange, bis die Arbeiten in dieser Region beendet waren. Solche „Arbeiterwohnunterkünfte“ boten hohen Wohnkomfort und sollten zugleich die Nebenkosten des Autobahnbaus senken. Zugleich wären mit dieser Lösung erstmalig die Baubaracken der Arbeiter verschwunden. Sie waren bisher das Signum der Baustellen an den Autobahntrassen gewesen. Im Verzicht auf Baracken-Lager hätte man eine sichtbare Distanz nicht nur zum international Üblichen geschaffen, sondern besonders auch zu den Baracken-Wohnlagern an den Reichsautobahnen.[30] Arbeitsniederlegungen wegen schlechten Unterkünften, wie sie auf den Baustellen in der Zeit Nationalsozialismus vorgekommen waren, sollte auf diese Weise die Grundlage entzogen werden. Die Idee der Arbeiterwohnunterkunft im Plattenbau lässt sich insofern als ein aufwendiger Versuch begreifen, die Überlegenheit sozialistischer Planung gegenüber der kapitalistischen zu beweisen.

Import eines Halbautomaten: Überholen ohne einzuholen?

Im Jahr 1966 war durch das Verkehrsministerium recherchiert worden, dass in Westdeutschland bis zu 100 Kilometer Autobahn innerhalb von zwei Jahren gebaut werden. Im Spezialbaukombinat hatte man demgegenüber angemerkt, dass „noch viele Geräte angeschafft bzw. importiert“ werden müssten, um in der DDR 55 Autobahnkilometer pro Jahr zu erreichen.[31] Doch die Produktionsziele verordnete das Politbüro ohne Absprache mit Fachleuten. Die bundesdeutsche Leistung galt sogleich als Maßstab für eigene Pläne und daher verlangte die SED-Führung vom Spezialbaukombinat schließlich den Bau von 100 Kilometern Autobahn pro Jahr. Über diesen Beschluss empörte sich der damalige Kombinatsdirektor Waldemar Gromzig auch noch Jahrzehnte später:

„Eine utopische Zahl! Niemand in der Welt kann das, 100 Kilometer! Wir sprechen von einer Strecke! Ich rede nicht, daß man 100 Kilometer in Deutschland bauen kann, aber dann baut man zur gleichen Zeit an zehn oder zwanzig Stellen, mit zwanzig Firmen. Aber hier war gedacht, ich fange bei Null an und baue jedes Jahr 100 Kilometer! Und dieser Irrsinn, der eben bar jeder Vernunft war, der stammt eben aus Laienköpfen! Ja, weil die gehört haben, in Westdeutschland baut man zu der Zeit hundert Kilometer im Jahr. Das können wir auch, das können wir auch! Aber nicht mit unserer Struktur, denn wir hatten nur eine Firma, das war das Autobahnbaukombinat."[32]

Um das von der SED-Führung gesetzte Ziel zu erreichen, hielt man „eine völlige Neuprofilierung und Neuorganisation" des Spezialbaukombinates hin zu einem Autobahnbaukombinat für notwendig: „Im Gegensatz zu anderen Großbaustellen des Sozialismus, wo stets nur ein Bezirk als Territorium betroffen wurde, zwingt der Autobahnbau, zu völlig neuen Methoden der Zusammenarbeit überzugehen."[33] Entsprechend wurde der Autobahnbau als Linienbauwerk konzipiert. Leitbild war dabei ein reibungsloses Fließen von Menschen, Materialien und Informationen, eine Aufgabe, die mit Hilfe von Kybernetik und „marxistisch-leninistischer Arbeitsorganisation" zu bewältigen sein sollte. Abstrakte Fließprogramme, Modellregelkreise und Kommunikationsmodelle für das „Komplexe Leitungssystem" sollten die Arbeiten aller Zulieferbetriebe bis in die kleinsten Verzweigungen hinein auf Tag und Stunde genau koordinieren: Regelgrößen und Stellgrößen in diversen Teilsystemen würden Störgrößen wie „Kooperationsschwierigkeiten" und „Arbeitskräfteausfall" minimieren und Rückkopplungen optimieren helfen.[34]

Wie der Verkehr auf der Autobahn, so sollte jetzt auch das Bautempo selbst als reibungsloser Transfer von Material und Datenströmen beschleunigt werden. Warnungen vor zu viel Euphorie, besonders angesichts der Arbeitskräftelage, fanden keine Resonanz.[35] Klar war lediglich, dass neue Maschinen angeschafft werden mussten, um die staatliche Vorgabe von 100 Autobahnkilometern pro Jahr zu erreichen. Aus der RGW-Produktion konnte man Lastwagen und etliche Spezialfahrzeuge beziehen, nicht aber die notwendigen Spezialgeräte zur Betondeckenherstellung. Eine Auswertung der internationalen Fachliteratur ergab, dass im „kapitalistischen Ausland" mit halbautomatischen Betonfertigern „höchste Ergebnisse bei der Verkürzung der Bauzeiten, der Senkung der Selbstkosten und der Verringerung des Arbeitskräfteeinsatzes erreicht wurden". Diese Bauweise einzuführen, würde für die DDR die Leistung auf 400 Prozent „bei gleichzeitiger Senkung des Anteils der lebendigen Arbeit" erhöhen.[36] Solche Argumente überzeugten die Minister für Verkehrs- und Bauwesen. Mitte August 1968 durfte eine Gruppe um Generaldirektor Waldemar Gromzig nach Belgien fahren, zur „Einkaufsreise zum strukturbestimmenden Bauvorhaben Autobahnbau".[37]

Gromzig und seine Technologieexperten entschieden sich für einen halbautomatischen Gleitschalungsfertiger, ein amerikanisches Lizenzprodukt, das für den Bau von Interstates und Highways entwickelt worden war, aber auch in Frankreich, England und in der Schweiz im Betonstraßenbau verwendet wurde. „Ich war dermaßen begeistert davon, dass für mich sofort feststand: Es kommt überhaupt nichts anderes in Frage, sinnlos, über was anderes nachzudenken. Hier brauchst Du die wenigsten Leute.“[38] Arbeitskraftersparnis war ein wichtiges Argument und ging mit der Automatisierung Hand in Hand: ein Hauptziel der zahlreichen Großforschungszentren, in denen „Pionier- und Spitzenleistungen“ entwickelt werden sollten.[39] So wurde auch die Maschine aus Belgien „schön aufgezogen damals als Automatisierungsprojekt zum 20. Jahrestag der DDR“, erinnerte sich Konrad Roßberg.[40]

Die Tatsache, dass der Gleitschalungsfertiger von bundesdeutschen Baufirmen nicht genutzt wurde, verschaffte zudem einen Vorteil in der Argumentation. Die Anschaffung dieser teuren Maschinen rentierte sich wegen der relativ kurzen Bauabschnitte (Baulose) nicht für die mit dem Bau der Bundesautobahnen beauftragten, zahlreichen Firmen.[41] Durch diesen Umstand kam der Einsatz der halbautomatischen Maschine beim DDR-Autobahnbau im Kontext der Systemkonkurrenz der politischen Parole nahe, die Walter Ulbricht propagiert hatte: „Überholen ohne einzuholen“. Diese Formel hatte Mitte 1968 ein Kybernetik-Professor aus der Sowjetunion in die Welt gesetzt.[42] Ulbricht erfuhr davon und nutzte die rätselhafte Formulierung später wiederholt in seinen Reden. Was für Zeitgenossen wie die Schriftstellerin Brigitte Reimann eher wie ein „kabarettistischer Einfall“ klang,[43] erläuterte Ulbricht 1970 ausführlich:

> „Diese Formel drückt aus, daß es nicht darum gehen kann, uns allmählich an den gegenwärtigen Höchststand heranzupirschen. Sie orientiert vielmehr darauf, gewissermaßen am gegenwärtigen wissenschaftlich-technischen Höchststand vorbei, völlig neue Wirk- und Arbeitsprinzipien, neue Verfahren auszuarbeiten und praktisch zu beherrschen, die dazu erforderlichen neuen Maschinensysteme und Produktionsinstrumente zu entwickeln und auf diese Weise einen neuen wissenschaftlich-technischen Höchststand zu bestimmen.“[44]

Ziel waren also technische und arbeitsorganisatorische Innovationen, die im Westen noch nicht existierten oder wenigstens noch nicht ausgereift waren und darum für die DDR die Chance boten, den Westen auf einem eigenständigen Weg, auf einer anderen Ebene, zu überholen. Gewiss, der Betonfertiger war nicht von DDR-Konstrukteuren entwickelt worden. Aber solche Details durften im Wettkampf der Systeme offenbar vernachlässigt werden, solange man mit solchen Importen die Weltspitze beim Bautempo von Autobahnen erreichen konnte. Zeitzeugen berichten von kleinen Wallfahrten, die interessierte Betriebskollektive, Jugendbrigaden und Studiengruppen unternahmen, um die neue Maschine auf der Baustelle zu erleben. Die Investition von einer Million Valutamark (VM)

lohnte sich für die DDR nur, wenn der Gleitschalungsfertiger im Zweischichtbetrieb lief und dabei ständig mit hochwertigem Beton versorgt wurde. Die dafür notwendige Betonmischanlage wurde für 820.000 VM ebenfalls aus Belgien importiert.[45] Wie die neuen Maschinen als „Schrittmacher im sozialistischen Wettbewerb" dienen sollten, erläuterte der damalige Generaldirektor Gromzig:

> „Wir haben gesagt, das Material muß schieben. Wenn man nämlich vom Material gedrückt wird, daß man nicht weiß, wohin mit dem Zeug, dann muß das ja verbaut werden, nicht wahr? Wenn das Material nicht schiebt, dann wird auch das Tempo reduziert. Und bei uns war es ja oft so, daß man um das Material kämpfen mußte. Nicht, weil es [generell] nicht da war. Es war nicht am [richtigen] Ort!"[46]

Arbeitspraxis: Tagebücher und Eingaben

Die Hoffnung, dass mit der neuen Maschine zugleich logistische Probleme auf den Baustellen lösbar wären, stellte sich bald als Trugschluss heraus. Einträge im Brigadebuch der Brigade Reichler erlauben fragmentarische Einblicke in die Arbeitspraxis beim Autobahnbau:

> „Ist das eine Steigerung der Arbeitsproduktivität, wenn man an 18 Kubikmeter Beton 16 Stunden mit 6 Kollegen betoniert? [...] Wenn man drei Betonfahrzeuge bestellt, und auf der Baustelle nur eins erscheint, wobei die anderen zwei Fahrzeuge auf der Baustelle eintreffen, aber nicht einsatzfähig sind, die Mischanlage circa dreißig Kilometer entfernt ist, wie soll man die Gütenote einhalten bzw. erreichen?"[47]

Das Warten auf Baumaterialien gehörte zum Alltag sozialistischer Baustellen. Dieses Problem war freilich nicht nur durch technische und logistische Mängel verursacht, sondern auch durch die Arbeitslust der Beteiligten. Auf der Baustelle spielten auch Fragen von Solidarität und Konkurrenz unter den verschiedenen Brigaden eine wichtige Rolle.[48] Wer auf Autobahnbaustellen gut verdienen wollte, der war oft auf die pünktliche Zuarbeit der Kollegen angewiesen. Der Takt der Arbeit im Betondeckenbau zum Beispiel war zugleich mit dem Takt des halbautomatischen Gleitschalungsfertigers verkoppelt:

> „Eigentlich hat die Maschine mit ihrem Zwang, richtigen Beton herzustellen, mit beigetragen, daß die Qualitätsarbeit gestiegen ist. Die Leute, die an den Maschinen, an der Mischanlage gestanden haben, haben begriffen, wenn die draußen arbeiten wollen, dann müssen wir einen Beton liefern, der genau die Konsistenz hat, die die Maschine braucht, sonst können die draußen kein Geld verdienen, sonst können die nicht richtig arbeiten. Und das ist eigentlich recht gut abgelaufen. Also es gibt immer recht gut so eine Wechselwirkung."[49]

Diese in der Retrospektive von Konrad Roßberg beschriebene Wechselwirkung zwischen dem Takt der Maschine, Arbeitsrhythmus und Qualitätsarbeit erinnert an die Sachzwänge klassischer Fließbandarbeit. Sie machte einzelne Arbeiter

voneinander abhängig. Das förderte loyales Verhalten, weil sonst anderen Arbeitern Nachteile erwachsen wären – eine ideale Konstellation aus Sicht der Bauleitung, theoretisch jedenfalls. Nach mehr als zwei Jahren Erfahrung mit dem Gleitschalungsfertiger, im Oktober 1971, stellte der Oberbauleiter für die Autobahn Dresden-Leipzig fest: „Wir mußten viel Lehrgeld zahlen.“[50] Konrad Roßberg meinte damit nicht nur Probleme mit den neuen Maschinen, sondern auch die Konflikte der Bauleitung mit den (Fach-) Arbeitern, die die Betondecke der Autobahn herstellten. In seinem Rechenschaftsbericht schrieb er:

> „Obwohl in diesem Takt die modernsten Maschinen eingesetzt sind, die wir auf diesem Gebiet überhaupt kennen, obwohl die höchsten Löhne gezahlt wurden, gab es doch zeitweise einige ideologische Probleme innerhalb des Kollektivs, die zu Hemmnissen führten. Einem großen Teil fortschrittlicher und einsatzfreudiger Kollegen stand eine Gruppe ‚Diskutierer‘ gegenüber und es gab manche harte Auseinandersetzung. Der Zyklusbetrieb wurde nicht durchgesetzt.“[51]

Wie diese Auseinandersetzungen im Detail geführt wurden, ist nicht überliefert.[52] Erkennbar wird dennoch, dass Bauarbeiter keineswegs immer bereit waren, sich den zahlreichen technischen und politischen Disziplinierungen auf der Baustelle unterzuordnen, auch nicht für höchste Löhne. Offenbar versuchte die Bauleitung in ihrer Irritation über das unerwartete Verhalten der qualifizierten Arbeiter, diese in zwei Gruppen zu spalten. Während „Diskutierer“ zeitweise die Bedienung der Maschinen im Zyklusbetrieb verweigern würden, hätten sich „fortschrittliche Arbeiter“, wie es hieß, bemüht, die verlorene Zeit wieder aufzuholen. Das offizielle Lob dieser „Streikbrecher“ lag nahe, konnte aber über die Grenzen der SED-Herrschaft nicht hinweg täuschen. Dass der Zyklusbetrieb ausgerechnet am Automatisierungsprojekt Gleitschalungsfertiger nicht durchgesetzt werden konnte, offenbart, dass das „Überholen ohne einzuholen“ nicht nur an technischen und logistischen Defiziten scheiterte. Es scheiterte auch, weil sich Arbeiter nicht bedingungslos den neuen Arbeitsverhältnissen und Produktionsbedingungen unterwerfen wollten. Eines der Grundprobleme blieb dabei stets die Arbeitsorganisation. Die Brigade Reichler resümierte den Erfolg der kybernetischen Modelle für ihre tägliche Arbeit an den Spannbetonbrücken mit folgenden Worten: „Leider entwickelte sich unsere Taktbauweise in ein heilloses Durcheinander.“[53] Es waren die Kunst der Improvisation, Sonderschichten und zusätzliche Prämien für hohen Arbeitseinsatz, die zur Lösung vieler Aufgaben beitrugen.

Arbeiter konnten in der Regel darauf bauen, dass in den Chefetagen die „Arbeit mit den Menschen“ aus Gründen der Herrschaftssicherung nicht vernachlässigt werden durfte. Arbeitskonflikte sollten möglichst auf Betriebsebene im Vorfeld beseitigt und nicht unnötig politisiert werden, so hieß die Devise des FDGB seit spätestens 1960.[54] Die SED-Führung verlangte von den Betriebsleitern, die Kritik der Arbeiter als Ausdruck ihres Mitgestaltungswillens ernst zu nehmen.[55] Viele Bauarbeiter sprachen dabei eine selbstbewusste, politische Sprache. Ihre

Kritik enthielt manches Wortspiel mit den Slogans der Produktionspropaganda, welches Sinn für die Machtkonstellationen im SED-Staat bewies. Man wusste, dass die Macht nicht nur in der Zentrale anzusprechen war, durch Eingaben an das ZK der SED etwa. Die Bauarbeiter, von denen viele den 17. Juni 1953 miterlebt hatten, wussten aus Erfahrung und Tradition, dass Macht auch von unten kommt und dass sich die sozialistische Gesellschaft so wenig wie die kapitalistische eindeutig in mächtige Beherrscher und ohnmächtige Beherrschte aufteilte.

Für Generaldirektor Gromzig war dieses Machtbewusstsein der Arbeiter im Arbeiter- und Bauernstaat eine Angelegenheit, die ihn noch im Interview von 1998 bitter stimmte. Es sei schlimm gewesen, „was man mit dem Begriff Arbeiter alles für ein Theater gemacht hat. Der war König, der war wirklich König!“ Ein Arbeiter hätte sich „wie eine Drecksau“ benehmen können, erzählte er mit Bezug auf den Zustand mancher Neubauwohnung nach Auszug der Bauarbeiter, aber wirklich bestraft werden durfte er nicht.[56]

Man sollte Gromzigs Zorn über den „König Arbeiter“ nicht nur als spätes Ressentiment eines Mannes aus der Aufbaugeneration der DDR abtun. Waldemar Gromzig ist Jahrgang 1924, stammt aus armen Verhältnissen, war begeistertes Mitglied der „Hitler-Jugend“, kämpfte, mehrfach verwundet, als Wehrmachtsoffizier an der Ostfront. Vor dem Hintergrund seiner Kriegserfahrungen setzte er sich nach 1945 für den Aufbau des Sozialismus ein. Aber die bitteren Lehrjahre seiner Jugend hatten ihn langfristig geprägt: Er sprach auch als Generaldirektor noch die Sprache der einfachen Leute, leitete zugleich aber auch sein Kombinat mit der Mentalität eines militärischen Führers: Der Gefreite sei das Rückgrat der Armee, hieß es bei der Wehrmacht, und so ähnlich sei das auch mit den Brigadieren gewesen. Wenn man die für sich gewann, dann war die Schlacht auf der Autobahnbaustelle trotz aller Schwierigkeiten mit Material und Maschinen zu gewinnen.

Wenig Verständnis hatte der Bergmannssohn Gromzig für Disziplinlosigkeiten der Arbeiter und für, aus seiner Sicht, überzogene sozialpolitische Programme der SED-Regierung als Fürsorgestaat. Gerade Facharbeiter genossen in der DDR gegenüber anderen Berufsgruppen in der Tat Privilegien, mit denen sie etliche Bemühungen um straffere Arbeitsorganisation schon im Ansatz zum Scheitern brachten. Eigen-Sinn (im Sinn von Alf Lüdtke) erweist sich hier als ein nahezu systematisches Moment im sozialistischen Arbeitsalltag, an dem nicht nur Betriebsleiter verzweifelten, sondern auch die Planbarkeit der DDR-Wirtschaft insgesamt krankte.

Insofern besaß Gromzig trotz seiner Position als Generaldirektor nur eine von vielen Seiten begrenzte Macht, angefangen von den Weisungen aus dem Politbüro. Eingeschränkt war die Verfügungsgewalt des Kombinatschefs zugleich durch die sozialpolitischen Maßnahmen, deren Durchsetzung die SED-Führung im Interesse ihres Machterhaltes kaum minder unerbittlich verlangte. Wie Waldemar

Gromzigs Rückblick zeigt, waren die traditionellen Ressentiments zwischen Arbeitern und ingenieurtechnischem Personal in der DDR nicht spurlos verschwunden. Im Gegenteil, trotz reduzierter Gehaltsunterschiede war die Arbeitsgesellschaft der DDR alles andere als kulturell nivelliert.

Die „mißmutige Loyalität“[57] der Arbeiter hatte überwiegend hausgemachte Gründe. Etliche Vorhaben der FDGB-Funktionäre zur „komplexen Arbeiterversorgung“ ließen sich beim Autobahnbau Dresden-Leipzig schließlich doch nicht realisieren. Als im März 1969 die Arbeit an der Strecke begann, konnten nur 41 Prozent der Arbeiter in Neubauwohnungen untergebracht werden, die teilweise unbeheizbar und ohne Mobiliar waren.[58] Die Bauarbeiter waren in kleinen Gruppen über 150 Ortschaften verteilt. Diese extreme Streuung der Arbeitskräfte trieb nicht nur den Aufwand für Transport und Verpflegung in die Höhe. Aus der Sicht der SED verminderte diese starke räumliche Verteilung der Arbeiter auch den herrschaftlichen Zugriff. Das ursprüngliche Konzept wurde aufgegeben und die üblichen Barackenlager wieder direkt an der Trasse eingerichtet. Auch die Mitglieder der Brigade Reichler wohnten entgegen den ursprünglichen Versprechungen in Bauwagen, die nicht immer vor Regen schützten:

> „Sind das Wohnunterkünfte, wenn die Kollegen zwei Mal in einer Nacht das Bett wechseln müssen, weil es in den Schlafwagen rein regnet. Werden die Schlafwagen ein Mal jährlich überprüft, um Reparaturen durchzuführen und Mängel zu beseitigen? Von den Kollegen aus den verschiedenen Kollektiven wurden große Anstrengungen unternommen, um den Termin zur Montagefreiheit einzuhalten, es wurde auch am 1. Mai gearbeitet und viele Überstunden geleistet. War es aber notwendig, daß es zu solchen Mißständen kam? Wir glauben es nicht, denn in dem Wettbewerbsvertrag steht etwas anderes, als es auf der Baustelle aussah!“[59]

Machtwechsel mit Folgen: Baustopp und Verlangsamung

Während zwischen Dresden und Leipzig versucht wurde, den von der SED-Führung gesetzten Termin für den Autobahnbau zu halten, zeichnete sich in vielen anderen Wirtschaftszweigen der DDR immer deutlicher ab, dass etliche der großen Pläne aus den 60er Jahren unerfüllt bleiben würden. Die Staatsverschuldung stieg, die Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern geriet erneut in Schwierigkeiten, auch die Energieversorgung war gestört, so dass Bauarbeiter an der Autobahntrasse im Winter teilweise sogar auf Notstrom-Aggregate zurückgreifen mussten: Die Wirtschaft war unübersehbar in eine neue Krise gesteuert worden.[60]

Seit Sommer 1970 war die Wirtschaftspolitik ein offener Streitpunkt im Politbüro. Nach der 14. Tagung des ZK der SED im Dezember 1970 wurde Walter Ulbricht, der auf den alten Reformkonzepten beharrte, durch seine Genossen kaltgestellt. Im Mai 1971 erklärte er schließlich seinen Rücktritt. Unter dem neuen Ersten Sekretär des ZK, Erich Honecker, wurde schrittweise ein neuer Kurs

entwickelt, den die Sowjetunion und mit ihr auch andere RGW-Staaten schon früher verfolgt hatten. Jetzt sollte das materielle und kulturelle Lebensniveau des Volkes im Mittelpunkt der Wirtschaftspolitik stehen. Kernstück von Honeckers Konzept der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik, wie es seit 1976 hieß, war das Wohnungsbauprogramm. Bis 1990 sollte die Wohnungsfrage als soziales Problem gelöst sein.

Die partielle Zurücknahme der Reformen der 60er Jahre und das neue Programm hatten bereits im Frühjahr 1971 unmittelbare Folgen für den Bau der Autobahn Berlin-Rostock, an der seit 1969 als zweiter Strecke des umfangreichen Autobahnbauprogramms gearbeitet wurde. Völlig überraschend forderte das Politbüro, dass der Bau der Strecke nach Rostock sofort abgebrochen wird. Partei und Regierung erwarteten eine

> „schnelle Einstellung des Autobahnneubaus [...], weil die im Perspektivplanzeitraum geplante Erhöhung des Lebensstandards der Bevölkerung, insbesondere auf dem Sektor des Wohnungsbaues eine Umschichtung der Baukapazitäten und materiellen Potenzen unbedingt notwendig machen."[61]

Allein die Einschränkung, dass die bereits geleisteten Arbeiten sinnvoll für den Straßenverkehr genutzt werden sollten, bot den konsternierten Ingenieuren im Verkehrs- und Bauministerium eine Chance, die SED-Führung noch von einem radikalen Abbruch des Projektes abzubringen. Eine spezielle Arbeitsgruppe konnte in „mühevollen, konfliktbeladenen Auseinandersetzungen" mit der SED-Spitze – insbesondere mit Günter Mittag – erreichen, dass die Bauarbeiten doch fortgeführt werden durften, allerdings unter der Auflage, „die Baukosten drastisch zu reduzieren und das Bautempo auf 20-25 km/Jahr zu drosseln".[62] Wahrscheinlich ist die Autobahn nach Rostock nicht nur aus ökonomischen Erwägungen weitergebaut worden, sondern auch, um nicht noch mehr symbolisches Kapital zu verspielen. Ein plötzlicher Abbruch der Bauarbeiten an der bereits erkennbaren Trasse hätte rasch als offenes Zugeständnis einer wiederholten Fehlplanung gewertet werden können – das empfahl sich auch angesichts der Vorgeschichte dieser Autobahnplanung im Kontext des Mauerbaus nicht.

Symptomatisch ist, dass Verkehrsfragen bei dieser infrastrukturpolitischen Entscheidung oft nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. In der Fixierung auf das Sparen waren Sachargumente zur Verkehrsentwicklung, wie sie in den Prognosen der 60er Jahre entwickelt worden sind, offenbar sekundär geworden. Der Fünfjahrplan von 1971 bis 1975 setzte den Schwerpunkt im Straßenwesen auf Rekonstruktion der vorhandenen Autobahnen und partiellen Ausbau der Fernverkehrsstraßen. Der Ministerrat beschloss im Mai 1971, dass der bereits vorbereitete Bau der Autobahnen Halle-Magdeburg[63] und von Dresden zur tschechischen Grenze auf unbestimmte Zeit aufgeschoben wird – obgleich sich der Verkehr auf der F 6 zwischen Halle und Magdeburg bereits zu stauen be-

gann.[64] Damit blieb ungewiss, wann und ob überhaupt die 10,8 Mio. Mark, die bereits für die Projektierung dieser beiden Strecken verausgabt worden waren, wirksam würden. Nicht mehr Autobahnen, sondern Wohnungen sollten jetzt verstärkt gebaut werden. Denn ohne das Angebot qualitativ guter Wohnungen war es kaum mehr möglich, Arbeitskräfte in neue Industriestandorte zu locken. Aber auch die negative Geburtenentwicklung in der DDR war eine Folge schlechter Wohnraumversorgung.[65]

Die Autobahn Dresden-Leipzig konnte nur unter Einsatz aller verfügbaren Kräfte rechtzeitig zum 22. Jahrestag der DDR-Gründung dem Verkehr übergeben werden. Auf die nächste Einweihung einer Autobahn musste man sieben weitere Jahre warten. Nach acht Jahren Bauzeit wurde am 4. Oktober 1978, nunmehr „zu Ehren des 29. Jahrestages der Gründung unserer DDR", das letzte Teilstück der Rostocker Strecke fertiggestellt. Was Walter Ulbricht fast zwanzig Jahre zuvor auf dem V. Parteitag der SED im September 1959 erträumt hatte, war unter inzwischen ganz anderen Umständen Wirklichkeit geworden. Doch den internationalen Sicherheits- und Servicestandards, die auch zehn Jahre zuvor noch erklärtes Ziel waren, entsprach die Strecke nicht. Auf die sonst übliche befestigte Haltespur und einige Rast- und Parkplätze hatte man ebenso verzichtet wie auf die durchgehende Installation von Leitplanken. Auch die einzige noch im Plan enthaltene Tankstelle auf der fast 300 Kilometer langen Strecke konnte nicht gebaut werden.[66] Wie zwischen Dresden und Leipzig war auch die Autobahn Berlin-Rostock aus Kostengründen auf eine schlichte Betonbahn mit Anschlüssen reduziert worden. Um zu tanken oder sich zu verpflegen, mussten Autofahrer von der Strecke abfahren.

Kommerzialisierung mit Folgen: Klassenfeinde im Transit

Transitreisenden war selbst die Abfahrt von der Autobahn nicht ohne Sondergenehmigung erlaubt. Für die überwiegend westlichen Durchreisenden waren jedoch seit 1961 gezielt „Intertankstellen" und vor allem „Intershops" eingerichtet worden, die gegenüber den bundesdeutschen Verhältnissen leicht verbilligte Waren anboten. Besonders gerne wurden Zigaretten und Schnaps gekauft. Bis 1989 sollen sich die Erlöse im Transitgeschäft in den Mitropa-Läden (Autobahn und Deutsche Reichsbahn) auf 8 Mrd. DM belaufen haben.[67] Die SED-Spitze nutzte jede Chance, an die D-Mark der Millionen von Transitreisenden heranzukommen.

Nicht minder ertragreich war die Transitpauschale: Seit 1972 kassierte die DDR pro Jahr eine Transitpauschale in Höhe von 235 Mio. DM. Im Rhythmus von mehreren Jahren ist sie zwischen den deutschen Regierungen wiederholt neu verhandelt und dabei stufenweise erhöht worden. Die Bundesrepublik kam als „Bittsteller", so Günter Gaus, und die DDR stellte sich auf den Standpunkt: „Ihr

wollt was, das kostet was.“ [68] Der damalige Unterhändler Gaus betonte in einem Interview mit Egon Bahr: „obwohl wir das dicke Geld hatten, [waren wir] bei den Verhandlungen mit der DDR, wenn es ums Konkrete ging, eigentlich immer die Schwächeren.“ Diese pragmatische Kommerzialisierung der Beziehungen zwischen DDR und Bundesrepublik war eng mit Alexander Schalck-Golodkowski verbunden, der seit 1974 Chefunterhändler für die DDR war. Nach langen Verhandlungen einigten sich Gaus und Schalck-Golodkowski 1975 auf eine Transitpauschale von jährlich 400 Mio. DM und eine 65- bzw. 60-prozentige Beteiligung der Bundesrepublik an den Rekonstruktionskosten für die Strecke Berlin-Marienborn (259,5 Mio. DM).[69]

Wichtiger als überzogene Preise war für die bundesdeutsche Seite das innen- wie außenpolitische Ziel, mit der DDR in Verhandlung zu bleiben und die Transitreisebedingungen weiter zu verbessern. Die zusehends devisenverschuldete DDR war als Verhandlungspartner in dieser Hinsicht relativ berechenbar. Im November 1978, noch bevor die Grunderneuerung der Autobahn Berlin-Helmstedt abgeschlossen war, gelang es Gaus, den Bau der Autobahn nach Hamburg zu vereinbaren. Die Bundesrepublik zahlte in diesem Fall 1,2 Mrd. DM, damit die DDR die 150 Autobahnkilometer in Richtung Hamburg baut. Gleichzeitig wurde die Transit-Pauschale für die Jahre 1979 bis 1989 von 400 Mio. DM auf 525 Mio. DM erhöht.

Ausbau und Sanierung der Transitautobahnen blockierten viele andere, innenpolitisch nicht minder wichtige Rekonstruktionen an den Fernstraßen der DDR. „Gegenwärtig sind ca. 500 km Autobahn in einem unbefriedigenden Zustand“, stellte 1977 eine Analyse des Autobahnbaukombinates fest.[70] Motorisierte DDR-Bürger hatten für manche Strecken längst neue Begriffe geprägt: „Autobahn? Ein Waschbrett“, stöhnte um 1980 ein LKW-Fahrer auf der (Reichs-)Autobahn von Leipzig nach Berlin.[71]

Erneute Kürzungen im Straßenbau standen im Zusammenhang mit der Entscheidung der DDR-Regierung, während der zweiten Ölkrise Ende der 70er Jahre den Devisen-Export von Produkten auf Ölbasis zu erhöhen: Heizöl, Diesel, Benzin, plastische Werkstoffe. Der Straßenbau blieb mit dieser Exportpolitik auf der Strecke. Ende der 70er Jahre reduzierte ein Beschluss des Ministerrats die Erdölimporte und verlangte sparsamsten Einsatz von Bitumen im Straßenbau. 1981 verfügte das Politbüro weitere Kürzungen, die nahezu einem Verwendungsverbot von Bitumen im Straßenbau gleichkamen. Neue Straßen aus Bitumen durften überhaupt nicht mehr gebaut werden.[72]

Dieser Baustop für Asphaltstraßen war für den Straßenbau der DDR ein doppelter Rückschlag, denn erst wenige Jahre zuvor hatte zumindest der Bitumenstraßenbau einen unerwarteten Aufschwung erfahren. Die Rekonstruktion der Transitautobahn von Berlin nach Marienborn mit Beton widersprach den Forderungen der Alliierten nach ständig freier Passage auch während der Bauar-

beiten. So war die DDR gezwungen gewesen, diese Strecke mit Bitumen zu rekonstruieren, denn dieses Material ist, anders als Beton, in Notfällen auch sofort nach Fertigstellung befahrbar. Entsprechend den Verträgen importierte die DDR Maschinen für Bitumenstraßenbau mit hohem Leistungsvermögen. Nach dem Bitumenbeschluss der SED-Führung jedoch blieben viele dieser Maschinen über Jahre ungenutzt.[73]

In den Baubetrieben war der miserable Zustand von Autobahnabschnitten durchaus bekannt. Nicht zuletzt Eingaben und Beschwerden von DDR-Bürgern informierten sie regelmäßig über den letzten Stand der Dinge. Ein Kraftfahrer aus Dresden machte seiner über Jahre angestauten Wut Luft: „Augenscheinlich ist der Verfall der gesamten Autobahn Dresden-Bautzen. Hier dürfte das Wort Autobahn nicht mehr angebracht sein. Die durchgeführten Reparaturen sind nur Stück- und Flickwerk.“[74] Wiederholt wurde die Qualität von Gastronomie und Toiletten in den Raststätten kritisiert: „Alles so lieblos“, schrieb eine Bürgerin nach Besuch der Raststätte Köckern. Sie hatte zugleich beobachtet, dass allein für Transitreisende akzeptable Toiletten zur Verfügung standen: „Oder sollen wir DDR-Frauen uns auch einfach so an die Autobahn setzen, wie die Männer herum stehen!“ An der Gaststätte Teufelstal zog auch sie den Wald der Toilette vor. „Aber dort kommen so viele Ausländer vorbei, man schämt sich.“[75]

Ein anderes Protestschreiben verband die Kritik an der Autobahn Dresden-Bautzen mit der Sorge um das eigene Auto:

> „Da sind selbst 20 km/h zu viel! Hat das überhaupt noch was mit Autobahn zu tun? Ganz abgesehen davon, daß man unsere Autos so lange wie möglich fit halten muß – bei den Wartezeiten auf ein Neues und der Service- und Ersatzteilsituation!“[76]

Eine Eingabe in Bezug auf die Autobahn Dresden-Berlin wurde mit folgenden ernüchternden Sätzen beschieden:

> „Die Entwicklung des Zustandes der A 4 Berlin-Dresden ist uns bekannt. [...] Es war der Auftrag gegeben, die Strecke befahrbar zu halten, auch unter Maßgabe Unfälle zu verhüten. Das war als Sofortmaßnahme nur mit einer Lochflickung möglich und der Begrenzung der Geschwindigkeit.“[77]

In den Antworten ist bei aller Wahrung der Form auch die Frustration seitens der Mitarbeiter in den Straßenbaubetrieben zu erahnen. Ihnen waren die Hände gebunden, sie mussten dem Verfall „ihrer“ Autobahn beinahe untätig zusehen – ihre Konzepte zur Verbesserung der Situation wurden von den Entscheidungsgremien der SED auf die lange Bank geschoben.

Schluss

Die Systemkonkurrenz und die deutsch-deutsche Dialektik haben der Geschichte der Autobahnen in der DDR ihre spezifische Dynamik gegeben. Die Traditionen

des Autobahnbaus reichen zugleich weit in die Geschichte vor der politischen Teilung Deutschlands zurück. Dabei war die Mobilität der DDR-Bürger vielfach begrenzt: Politisch, durch die gen Westen hermetisch abgeriegelte Staatsgrenze, verkehrspolizeilich durch das Tempolimit, konsumpolitisch durch die Schwierigkeiten, ein Auto zu erwerben und infrastrukturell durch schlechte Straßen.

Die SED-Führung versuchte mehrmals, die gesamte Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft zu beschleunigen. Aus den Heilserwartungen und Freiheitsversprechen der Politiker ergaben sich unterschiedliche Konsequenzen für die Planung und den Bau von Autobahnen. Der Ausbau von Infrastrukturen war in dieser Hinsicht nicht nur eng mit den Rhythmen politischer Grundsatzentscheidungen verknüpft. Vielmehr erwiesen sich Infrastrukturen als Medien des Politischen. In die Pläne für ihren netzwerkartigen Ausbau und ihre architektonische Gestaltung gingen zahlreiche, auch widersprüchliche, politische Wunschvorstellungen ein.

„Überholen ohne einzuholen“ hieß Ende der 60er Jahren die magische Formel für die Beschleunigung des Sozialismus und signalisierte, dass das Überholmanöver auf anderen Wegen als den im Westen üblichen bewerkstelligt werden sollte. Von technokratischen Optimierungsmodellen des „Neuen Ökonomischen Systems“, kybernetischen Machtphantasien und ungebrochenem Fortschrittsoptimismus beflügelt, entwickelten Verkehrsplaner wie schon am Ende der 50er Jahre Visionen von einem weit verzweigten Autobahnnetz zur Verbesserung der „verkehrspolitischen Einheit der DDR“. Die sozialistischen Antworten auf die infrastruktur- und verkehrspolitischen Herausforderungen der Moderne unterschieden sich meist nur rhetorisch von denen im kapitalistischen Westen.

Für Ingenieure und Bauarbeiter boten die überraschenden Investitionen in die Straßeninfrastruktur Aufstiegs- und Bildungschancen. Das ließ neue, wechselseitige politische und soziale Abhängigkeiten entstehen, die die SED-Herrschaft im Wesentlichen stabilisierten, aber auch das Selbstwertgefühl und Machtbewusstsein der Arbeiter als entscheidende Produktivkräfte stärkten – und nicht zuletzt die Sozial- und Prämienfonds der Betriebe strapazierten. Arbeiter bestanden mit Eigen-Sinn auf ihrer Freizeit und auf ihren Vorstellungen von gerechtem Lohn. Maschinen und parteipolitische Programmatik hatten gewiss viel Einfluss auf die Rhythmen der Arbeit. Doch schließlich war es die konkrete Arbeitspraxis, die über das Tempo beim Autobahnbau bestimmte. Arbeiter waren gegen Zahlung von Sondertarifen durchaus zu Zusatzschichten bereit – jedenfalls solange sie Bedingungen vorfanden, die sie „ordentlich arbeiten“ ließen. Diese Wunschvorstellungen stimmten selten mit den Parametern überein, die Ökonomen und Techniker empfahlen, damit die Arbeitsproduktivität auf den Baustellen gesteigert werde.

Mit dem Machtwechsel von Ulbricht zu Honecker im Jahr 1971 wurde die Dominanz der Ökonomie in den 60er Jahren zugunsten einer „Einheit von Wirt-

schafts- und Sozialpolitik“ schrittweise zurückgenommen. Diesem sozialpolitischen Pragmatismus der Honecker-Ära fielen unter anderem auch die umfangreichen Autobahnausbaupläne zum Opfer. Lediglich die seit 1958 geplante Strecke Berlin-Rostock wurde mit gedrosseltem Tempo noch realisiert und 1978 dem Verkehr übergeben.

Technische Innovationen blieben die große Ausnahme. Erfinderisch und vielseitig waren Ingenieure und Bauarbeiter vor allem, weil sie ständig zur Improvisation gezwungen waren. „Lass dir was einfallen!“ war eine häufig gehörte Redensart angesichts administrativer Blockaden. In der vorherrschenden Praxis des „Trotzdem Produzierens“ [78] verlor der Staat als Souverän an Überzeugungskraft. Nicht zuletzt die „Intershops“ und die für westliche Transitreisende reservierten Toiletten an den Transitstrecken haben die Kritik der DDR-Bürger am gebremsten Leben in der DDR herausgefordert. Angesichts solcher Erfahrungen von begrenzter Mobilität ist es kaum verwunderlich, dass politische Wahlversprechen über neue Autobahnen als Teil von „blühenden Landschaften“ in Ostdeutschland massenwirksam werden konnten.

Anmerkungen

*) Dieser Aufsatz basiert auf Teilen meiner ausführlichen Darstellung: Doßmann, A.: Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003.

1 Interview mit Konrad Roßberg am 6. März 1998, Kassette 1, Seite A.

2 Die Trasse verlief über die Autobahn Halle-Leipzig/Engelsdorf hinaus in den Forst Naundorf bis zur Landstraße Grethen-Gerichshain (ca. 13 km). Nach: VE Projektierungsbetrieb des Straßenwesens, Außenstelle Dresden, Ökonomisch-Technische Zielstellung Autobahn Dresden-Leipzig, Oktober 1967, 43, Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (= BArch), DH 1/26 818.

3 Eigen-Sinn ist nach Alf Lüdtke ein mehrdeutiger „Versuch, Abstand von Zumutungen ´von oben´ und von ´nebenan´ zu gewinnen, zumindest für Momente“. Lüdtke, A.: Arbeit, Arbeitserfahrungen und Arbeiterpolitik. Zum Perspektivenwandel in der historischen Forschung. In: Ders., Eigen-Sinn. Fabrikalltag, Arbeitererfahrung und Politik vom Kaiserreich bis in den Faschismus, Hamburg 1993, S. 351–440, hier S. 377.

4 Siehe dazu Doßmann, Begrenzte Mobilität, S. 173–177.

5 Johnson, U.: Begleitumstände. Frankfurter Vorlesungen, Frankfurt a. M. 1996 (zuerst 1980), S. 289.

6 BArch, DM 1/3707.

7 Siehe dazu Meuschel, S.: Legitimation und Parteiherrschaft in der DDR, Frankfurt a. M. 1992, S. 181–220.

8 Das Schienennetz der Deutschen Reichsbahn, immerhin das Haupttransportmittel im Güterfernverkehr der DDR bis 1989, war keineswegs vergessen, aber in den 50er Jahren, ähnlich wie die Straßen, stark vernachlässigt worden. Der Ausbau des Streckennetzes, das durch die Demontagen stark reduziert worden war, wurde mehrmals verschoben, weil andere Projekte aus primär sicherheitspolitischen Gründen vorgezogen werden mußten (Ring um Berlin). Erst 1967 wurde die Schnellstrecke Berlin-Rostock fertiggestellt. Vgl. Kopper,

C.: Die Deutsche Reichsbahn 1949–1989. In: Gall L.; Pohl, M. (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, S. 302–312.

9 Dazu allgemein Steiner, A.: Die DDR-Wirtschaftsreform der sechziger Jahre. Konflikt zwischen Effizienz und Machtkalkül, Berlin 1999, S. 442 ff.

10 Hier und im Folgenden: Hauptverwaltung Straßenwesen, 1. Entwurf: Prognose der Hauptrichtung der Entwicklung des Straßenwesens 1971–1980 und der Grundrichtung nach 1980, 25. Januar 1967, Landeshauptarchiv Magdeburg (= LAM), Rep. J 85/2512.

11 F 6 Dresden-Leipzig, F6/71 Halle-Magdeburg, F 96 Berlin-Stralsund, F 5 Berlin-Perleberg, F 105 Rostock-Stralsund, F 80 Halle-Sangerhausen, F 93 Schneeberg-Borna, F 172 Schmilka-Dresden, F 184 Leipzig-Dessau, F 4 Arnstadt-Erfurt, F 281 Gera-Saalfeld.

12 Ebd.

13 Konkret waren das 24.563 M pro Kilometer und Jahr in der DDR gegenüber 26.500 DM pro Kilometer in der Bundesrepublik. Das Währungsgefälle wurde bei dieser Rechnung nicht berücksichtigt.

14 Gestrichen wurden die Strecken von Erfurt nach Magdeburg, von Karl-Marx-Stadt zur tschechischen Grenze, von Forst zur polnischen Grenze sowie die Strecke Dessau-Hettstedt; die Strecken von Magdeburg in den Norden sollte jetzt nach Schwerin (statt Rostock) führen, die nördliche West-Ost-Strecke von Schwerin nunmehr nach Anklam (statt Prenzlau) und auch erst nach 1990 gebaut werden. Dazu auch Stehling, H.: Die Entwicklung des Straßenwesens in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands und der Deutschen Demokratischen Republik 1945–1989, Bonn 1992, S. 70.

15 Walter Ulbricht, Zur Gestaltung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik, Referat auf dem VII. Parteitag der SED vom 17. bis 22. April 1967, zitiert nach Ders.: Zum ökonomischen System des Sozialismus in der DDR, Bd. 2, Berlin 1968, S. 292 ff.

16 Stehling, Entwicklung des Straßenwesens, S. 33. Siehe auch: Zusammengefaßte textliche und kennziffernmäßige Darstellung für die volkswirtschaftlich strukturbestimmende Aufgabe Autobahnneubau, 18. September 1968, BArch, DH 1/26818.

17 Vorschläge zur Streichung von bisher bekannten Vorhaben zugunsten des Autobahnneubaus, 18. September 1967, LAM, Rep. J 85/749; Werner Pardemann, Probleme des Autobahnbaues, Vortrag vom 15. Dezember 1967, ebd.

18 Zusammengefasste textliche und kennziffernmäßige Darstellung für die volkswirtschaftlich strukturbestimmende Aufgabe Autobahnneubau, 18. September 1968, BArch, DH 1/26 818.

19 Ebd.

20 Ulbricht, Zum Ökonomischen System, S. 109.

21 Vgl. dazu Hübner, P.: Menschen – Macht – Maschinen. Technokratie in der DDR. In: Ders. (Hrsg.), Eliten im Sozialismus. Beiträge zur Sozialgeschichte der DDR, Köln/Weimar/Wien 1999, S. 327-360.

22 Zur „Archäologie des normalistischen Kurven-Dispositivs“ siehe Link, J.: Versuch über den Normalismus. Wie Normalität produziert wird, 2. Aufl., Wiesbaden 1999, S. 197 ff., S. 346 ff.

23 Ein Fernsehbericht zum Autobahnbau zeigte zu elektronischen Sphärenklängen die Bewegung von Lochstreifen und Maschinen, die wie von „Geisterhand“ die Prozesse auf der Baustelle koordinierten: „Umschau“ vom 19. Januar 1970, Deutsches Rundfunkarchiv Potsdam-Babelsberg, Fernsehen, Nr. 8064.

24 Vgl. auch die Beiträge im Katalog „Wunderwirtschaft“ sowie auch die Zusammenstellung von Werbefilmen in: Flotter Osten. Die „Cannes“-Rolle des DDR-Werbefilms aus den 60er Jahren, Mit-Schnitt-Produktion 1990, PolyGram-Video Hamburg.

25 Hier und im Folgenden: Brief von Betriebsdirektor Graupner an Kombinatszentrale des VE Spezialbaukombinat Verkehrsbau Magdeburg, 18. April 1967, LAM, Rep J 85/1559, Bl. 1–7.
26 Vgl. Stehling, Entwicklung des Straßenwesens, S. 73. 1962 wurde die einbahnige Strecke zwischen Guben und dem Spreewalddreieck (16,4 km) auf der Autobahn Dresden-Berlin und 1963 ein Teilabschnitt bei Forst (3,1 km) zweibahnig ausgebaut.
27 Brief von Betriebsdirektor Graupner, 18. April 1967, LAM, Rep J 85/1559, Bl. 5.
28 Ebd.
29 Spezialbaukombinat Verkehrsbau Magdeburg (Abteilung Arbeitsökonomik), Plan zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen für das Jahr 1966, 8. Oktober 1965, LAM Rep. J 85/2042/1.
30 Über die Baracken und die harten Arbeitsbedingungen an den Reichsautobahnen hatte 1963 ausgerechnet der Berliner Tribüne-Verlag, der Verlag des FDGB, eine populärwissenschaftliche Broschüre herausgebracht. Lärmer, K.: Die Wahrheit über den Autobahnbau. Eine populärwissenschaftliche wirtschaftshistorische Studie, Berlin 1963, S. 167.
31 Weltstand des Autobahnbaus und Vergleich zum erreichten Stand in der DDR (1966), LAM, Rep. J 85/2489.
32 Interview mit Waldemar Gromzig am 16. Februar 1998, Kassette 1, Seite A.
33 Entwurf zur Vorlage an den Ministerrat der DDR zum Stand Autobahnbau ab 1970 mit 100 km Jahresleistung, 26. März 1969, LAM, Rep. J 85/2404.
34 Modellregelkreis der Führung und Leitung des Reproduktionsprozesses des VE Autobahnbaukombinates (Anlage 5); Kommunikationsmodell für das Komplexe Leitungssystem des Autobahnneubaues (Anlage 3), SAPMO/BArch, DY 30 J IV 2/2A/1.344. Zu Systemtheorie und Kybernetik in der DDR siehe Tandler, A. C.: Geplante Zukunft. Wissenschaftler und Wissenschaftspolitik in der DDR 1955–1971, Freiberg 2000, S. 324 ff.
35 Diskussionsbeitrag von Prof. Bienert (Lehrstuhl für Ingenieurbau an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden) In: 1. Konferenz des Erzeugnisverbandes Verkehrsbau. Referate und Vorträge der Konferenz vom 15. Juni 1967 in Eisenhüttenstadt, o.O. 1967, LAM, Rep. J 85/2489.
36 Direktive für Reisen nach Dänemark und Belgien, 1968, LAM, Rep. J 85/2392.
37 Ebd.
38 Interview mit Waldemar Gromzig am 16. Februar 1998, Kassette 1, Seite A.
39 Siehe dazu auch Tandler, Geplante Zukunft, S. 301 ff. sowie allgemeiner Steiner, DDR-Wirtschaftsreform, S. 490 f.
40 Interview mit Konrad Roßberg am 6. März 1998, Kassette 1, Seite A.
41 Vgl. Schaal, G.: Warum wird beim Betonstraßenbau in der Bundesrepublik kein Gleitschalungsfertiger eingesetzt? In: Straße und Autobahn (1976), H. 7, S. 258–269.
42 Vgl. hierzu detailliert Steiner, DDR-Wirtschaftsreform, S. 445 und S. 468.
43 Reimann, B.: Alles schmeckt nach Abschied. Tagebücher 1964–1970, Berlin 1998, S. 318.
44 So Ulbricht auf einer Arbeitsberatung mit dem Präsidium der Kammer der Technik am 23. Februar 1970. Zitiert nach Zachmann, K.: Frauen für die technische Revolution. Studentinnen und Absolventinnen Technischer Hochschulen in der SBZ/DDR. In: Budde, G.-F. (Hrsg.): Frauen arbeiten. Weibliche Erwerbstätigkeit in Ost- und Westdeutschland nach 1945, Göttingen 1997, S. 121–156, hier S. 142. Ulbrichts Äußerung stand auch im Neuen Deutschland vom 24. Februar 1970.
45 Übersicht über die wichtigsten Ausrüstungen für den Autobahnbau und deren materielle Sicherung 1969 (Anlage 9), SAPMO/BArch, DY 30 J IV 2/2A/1.344.
46 Interview mit Waldemar Gromzig am 2. März 1998, Kassette 2, Seite B.
47 Brigadebuch der Brigade Reichler von 1970, Einträge vom 3. Juni 1970 und 17. Juni 1970.

48 Dazu auch Roesler, J.: Die Rolle des Brigadiers bei der Konfliktregulierung zwischen Arbeitsbrigaden und der Werkleitung. In: Hübner, P.; Tenfelde K.(Hrsg.): Arbeiter in der SBZ-DDR, Essen 1999, S. 413–417.
49 Interview mit Konrad Roßberg am 6. März 1998, Kassette 2, Seite A.
50 Roßberg, Rechenschaftsbericht des Streckenleiters vor dem Generaldirektor anläßlich Verkehrsübergabe, 5. Oktober 1971, LAM, Rep. J 85/5400.
51 Ebd.
52 Für mündlich verbürgte Belege über stundenweise Arbeitsniederlegungen ließen sich bislang keine eindeutigen schriftlichen Dokumente finden.
53 Brigadebuch 1971, letzter Eintrag, o.D., vermutlich Oktober 1971.
54 Hübner, P.: Arbeitskonflikte in Industriebetrieben der DDR nach 1953. Annäherungen an eine historische Struktur- und Prozeßanalyse. In: Poppe, U.; Eckert, R.; Kowalczuk, I.: Zwischen Selbstbehauptung und Anpassung. Formen des Widerstandes und der Opposition in der DDR, Berlin 1995, S. 178–191, hier S. 189.
55 KGL, Aktennotiz über Diskussionsbeitrag der Leitungssitzung mit dem Minister für Bauwesen am 12. August 1970, 13. August 1970, LAM, Rep. J 85/5025, Bl. 214 ff., 214, 217. Vgl. auch Zatlin, J. R.: Ausgaben und Eingaben. Das Petitionsrecht und der Untergang der DDR. In: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 45 (1997), H. 10, S. 902–917, S. 912 ff.
56 Interview mit Waldemar Gromzig vom 2. März 1998, Kassette 2, Seite B.
57 Lüdtke, A.: „Helden der Arbeit“ – Mühe beim Arbeiten. Zur mißmutigen Loyalität von Industriearbeitern in der DDR. In: Kaelble, H.; Kocka, J.; Zwahr, H. (Hrsg.):, Sozialgeschichte der DDR, Stuttgart 1994, S. 188–213.
58 Generaldirektion des ABK, Bericht vom 10. April 1969, LAM, Rep. J 85/2879.
59 Brigadebuch 1970, Eintrag vom 17. Juni 1970.
60 Vgl. Steiner, DDR-Wirtschaftsreform, 503 ff., hier 514 und die dichte sozialhistorische Darstellung von Hübner, P.: Konsens, Konflikt und Kompromiß. Soziale Arbeiterinteressen und Sozialpolitik in der SBZ/DDR 1945–1970, Berlin 1995, S. 163 ff., bes. 170 f.
61 Protokollnotiz über eine Problemdiskussion zu Fragen des Autobahnneubaues auf der Strecke Berlin-Rostock im Rahmen des Dienstbesprechung des Ministers am 30. März 1971, 7. April 1971, BArch, DM 1/6527.
62 Heinz Stehling, Entwicklung des Straßenwesens, S. 71. Ich danke auch Siegfried Kasper für seine Hinweise.
63 Die Strecke Halle-Magdeburg war 1969 projektiert worden, es gab sogar Pläne, die Autobahn von Magdeburg an die Transitautobahn Berlin-Marienborn anzuschließen. Dazu: Sitzung des Präsidiums des Ministerrates vom 27. August 1969, BArch, DC 20/I/4/2037, Bl. 18; Gutachten des Staatlichen Baubüros für die Begutachtung der Investitionen, 20. Februar 1969, BArch, DH 1/26 818; Beschlußvorlage für die Bestätigung der Studie Autobahnneubau Halle-Magdeburg, BArch, DC 20/I/4/2038, Bl. 50 ff.
64 Beschluss des Ministerrats vom 26. Mai 1971 zum Autobahn-Neubau im Fünfjahreszeitraum 1971–1975, Brandenburgisches Landeshauptarchiv, Abtl. Bornim, Rep. 401, 28330/1.
65 Vgl. u.a. Siegfried Grundmann, Der Einfluß der Standortwahl des Wohnungsbaus auf die räumliche Umverteilung der Bevölkerung in der DDR. In: Comparativ (1996), H. 3, S. 148–175.
66 In den 80er Jahren wurde in Walsleben eine „provisorische Übergangslösung“ eingerichtet. Nach: Sitzung des Präsidiums des Ministerrates vom 8. Juni 1988, BArch, C 20/I/4-6263, Bl. 1–39, hier Bl. 6; Vgl. auch Stehling, Entwicklung des Straßenwesens, 71.
67 Volze, A.: Die Devisengeschäfte der DDR. Genex und Intershop. In: DeutschlandArchiv (1991), H. 2, S. 1145–1159, hier S. 1157.

68 „Laßt uns so tun, als seien wir souverän“. Über die Politik der Ostverträge. Egon Bahr und Günter Gaus im Gespräch. In: Blätter für deutsche und internationale Politik (2000), H. 7, S. 791–802. hier S. 796.
69 Vgl. dazu die Dokumentation der Transitverträge von 1972 und 1975 in: Mielke, H-J.: Die Autobahn Berlin-Helmstedt. Über 160 km Langeweile?, Berlin 1985, S. 83 ff.
70 In besonders schlechtem Zustand waren die Strecken Karl-Marx-Stadt-Erfurt, Berliner Ring-Hirschberg, Berliner Ring-Dresden, Dresden-Bautzen, Berliner Ring ab Abzweig Dresden bis Erkner sowie die einbahnigen Strecken Lübbenau-Cottbus und Zwickau-Plauen. Entwurf zur Konzeption über den Einsatz der Kapazitäten des VEB Autobahnbaukombinat nach Fertigstellung der Autobahn Berlin-Rostock, 23. September 1977, 27. Juli 1977, BArch, DH 1/26990.
71 Eckert, G.: Per Anhalter. Geschichten und Erlebnisse, Berlin 1982, S. 135.
72 Roßberg, K.: Asphaltstraßenbau auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Vergangenheit und Zukunft, Teil I und II. In: Die Asphaltstraße (1991), H. 1, S. 1–18 und (1991) H. 2, S. 8–12.
73 Ebd., Teil I, S. 14.
74 Eingabe an die Autobahndirektion Dresden, 30. Januar 1988, Verwaltungsarchiv des Brandenburgischen Autobahnamtes Stolpe, Eingaben aus den Jahren 1987/1988, ohne Signatur.
75 Brief an die Autobahndirektion Berlin, 13. Oktober 1987, ebd.
76 Brief an den Rat des Bezirkes Dresden, Bereich Straßenwesen, 17. März 1987, ebd. Eine Antwort ist nicht überliefert.
77 Antwort der Hauptverwaltung Straßenwesen an den Leiter der Autobahndirektion, 22. Februar 1988, ebd.
78 Bittner, R.: Der kleine Mann – Paradoxien und Ambivalenzen einer ostdeutschen Arbeiterfigur vor und nach der Wende. In: Hürtgen R.; Reichel Th. (Hrsg.): Der Schein der Stabilität. DDR-Betriebsalltag in der Ära Honecker, Berlin 2001, S. 217–228, hier S. 218. Vgl. außerdem Lüdtke, A.: Bei der Ehre packen. Männer und „ihre“ Arbeit in Ost- und Westdeutschland: Ein Gesellschaftsbild. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 20. Mai 2000.

Anschrift des Verfassers

Dr. Axel Doßmann
Genthiner Straße 6
10 785 Berlin