Dr.-Ing. Fritz Kabus

Mein Berufsleben

Ein Zeitzeugenbericht

Inhalt

A) Widmung, Dank, Vorbemerkungen	S. 3
B) Hochschule für Bauwesen Cottbus	13
C) SBA Cottbus	23
D) BfV Cottbus	62
E) AfV Cottbus	137
F) MSWV und BLVS	160
G) Beruf und Politik	195
H) Fazit	208
I) Veröffentlichungen	214
K) Abgesang	223

Berlin 2010, ergänzt 2021

„Wenn man im Alter erst Zeit findet, über alles nachzudenken, das man erlebt hat, und mit Gleichaltrigen sitzt, um zu vergleichen, so geht einem auf, welch eine Menge Unwirklichkeiten man als Wirklichkeit behandelt hat.“
August Strindberg

Fritz Kabus

geboren 16. Juni 1936 in Breslau (nunmehr Wrocław), wohnhaft in Berlin,

- Foto vom Tag der Verabschiedung aus dem Dienst im Dezember 2001 -

A) Widmung, Dank und Vorbemerkungen

Mit diesen Erinnerungen möchte ich mich bei allen denen ganz herzlich bedanken, die mich auf meinem Berufsweg als Lehrender, Förderer oder Vorgesetzter in die Lage versetzt haben, meine oftmals anspruchsvollen Aufgaben beherzt anzugehen und zu deren Lösung beizutragen. Zu denen rechne ich in erster Linie und stellvertretend für zahlreiche Frauen und Männer die Herren Prof. Dr. *Reinhold Rabich*, *Hasso Kaiser*, Dr. *Christian Lehm*, Prof. Dr. *Werner Voigt*, Prof. Dr. *Dieter Lohse*, Dr. *Hans-Werner Schleife*, *Heinz Bartsch* und *Hubert Heider* sowie nach der Wiedervereinigung Dr. *Falk Eisermann*, *Rainer Bretschneider*, *Bernd Frischgesell*, *Ulrich Mehlmann*, Dr. Hermann *Spehr* und Friedrich *Thrun*.
Bedanken möchte ich mich auch bei allen denen, die mir als Bereichs-, Dezernats- oder Abteilungsleiter zur Seite standen, besonders hervorheben will ich aus dem BfV/AfV *Karl-Heinz Helbig*, *Heinz Noack*, *Michael Waas*, *Dieter Zipper* sowie aus dem BLVS Dr. *Hermann Speer* als meinen Stellvertreter und seinen bis zu zehn Dezernatsleiter-Kolleginnen und -kollegen.

Und ich danke besonders auch allen mir jemals zugeordneten Mitarbeitern, die ja letztlich die eigentliche Bearbeitung der gestellten Aufgaben zu bewältigen hatten. Deren Zahl ging mit den Jahren in die Hunderte, daher verbietet sich deren Nennung im Einzelnen. Ich bin mir durchaus bewusst, dass diese Kolleginnen und Kollegen in ihren Spezialgebieten über mehr Kenntnisse und Erfahrungen verfügten als ich. Und ich danke ihnen, dass sie diese bereitwillig und selbstlos zur Lösung ihrer Aufgaben immer wieder auffrischten und für ihr Sachgebiet einsetzten.

Schließlich möchte ich gern die meist aufgeschlossene und kameradschaftliche Zusammenarbeit mit Leuten übergeordneter Behörden, benachbarter Arbeitsbereiche und Kooperationspartner würdigen.

In meinen Dank will ich auch das IRS Erkner, besonders Herrn Dr. *Kai Drewes* einbeziehen. Er hat mich ermutigt, diese Erinnerungen nach einigen Jahren nochmals hervorzuholen, sie kritisch durchzusehen und dem IRS als *Zeitzeugenbericht* zur Verfügung zu stellen. Er hat mich dabei mit seinen historisch-methodischen Kenntnissen und Erfahrungen hilfreich unterstützt. Zudem hat er mir Computerlaien auch bei einigen Problemen auf diesem Gebiet hilfreich unter die Arme gegriffen.

Ich hoffe nur, dass der Rechner alles so wiedergibt, wie es ihm eingetrichtert wurde.

Diese Erinnerungen widme ich meiner Familie, an erster Stelle *meiner lieben Frau Karin* und allen meinen übrigen Angehörigen. Sie haben für meine berufliche Tätigkeit immer großes Verständnis aufbringen müssen und die damit verbundenen Verpflichtungen akzeptiert, die allzu oft zu Lasten der Freizeit gingen und die Möglichkeiten gemeinsamer Unternehmungen der Familie eingeengt haben. Das umfasste viele, oft auch mehrtägige Dienstreisen und meist auswärtige Fortbildungen.

Großes Verständnis forderte von meiner Familie besonders die mehrere Jahre dauernde Arbeit an meiner Dissertation. Dazu kamen als weitere Belastungen eine zeitweilige Abordnung zum MSWV, die über viele Monate notwendigen wöchentlichen Dienstreisen von Cottbus zum provisorischen Sitz des BLVS in Kolpin und schließlich der arbeitsbedingte Wohnortwechsel nach Berlin.

Eine Genugtuung bleibt mir, dass ich mit meiner Tätigkeit jederzeit die materielle Grundlage meiner Familie in einem zufriedenstellenden Maße sichern konnte.

Wozu denn nur diese Mühe der Rückschau

Wie ich es schon zu anderen Lebensbereichen und -abschnitten gern getan habe, will ich mich auch hier meinen Erinnerungen widmen, nun speziell den Erinnerungen an mein *Berufsleben*. Ich wähle absichtlich nicht den Ausdruck *Arbeitsleben*, da ich vor meiner Berufstätigkeit, während dieser Zeit und auch danach viel und oft ziemlich schwer gearbeitet habe: In der Landwirtschaft und im Forst der Eltern, in Praktika als Bauarbeiter, in den Ferien einige Zeit im Bergbau und in einem Steinbruch, als Hobbygärtner, als Heimwerker und als Hausvater.[1]

Ich schreibe für meine Familie und zu meinem eigenen Vergnügen, vielleicht findet auch mancher ehemalige Wegbegleiter, Berufsanfänger oder Historiker Interesse an diesen Zeilen oder gar an den von mir ausgeübten Berufen.

Zudem macht mir das Zusammentragen von Erinnerungssplittern genau soviel Spaß wie das Lösen von Kreuzworträtseln. Hier wie da ergibt ein Wort das andere – was mir halt so einfällt (zutreffender vielleicht: … noch einfällt).

Ich schreibe in den einzelnen Abschnitten eher nach thematischen Gesichtspunkten und kann deshalb die chronologische Folge von Ereignissen leider nicht immer starr einhalten. Wer das liest, bringt hoffentlich auch eine gewisse Großzügigkeit und Nachsicht auf bei der historischen Wertung der dargestellten Fakten, Ereignisse und Zusammenhänge.

Hoffentlich gelingt es mir, bei der Erinnerungs**arbeit** *Günter de Bruyns* Warnung in „Deutsche Zustände“ bezogen auf die DDR-Vergangenheit zu beherzigen. Er schrieb

1 Mitunter laienhaft und mit nur wenig fremder Hilfestellung habe ich z.B.im Laufe der Jahre vier Altbauwohnungen instandgesetzt und drei Neubauwohnungen renoviert – z.T. mehrfach, eine massive Garage errichtet, eine massive Gartenlaube instandgesetzt, für die Tochter einfache Möbel gebaut und alte Möbel aufgearbeitet … Was vielleicht nur ein in der DDR Aufgewachsener versteht. Eine erste Episode: Im ersten Studienjahr wollte ich unbedingt ein sportliches, dennoch billiges Fahrrad. Ein Fahrradhändler bot mir an, ich könne bei ihm aus nahezu 150 Einzelteilen ein solches Rad unter seiner Anleitung selber zusammenbauen. Gesagt, getan. Im Ergebnis hatte ich für den halben Preis ein absolutes Schmuckstück. Das zweite Beispiel: Jahrzehnte später sollte mein Škoda aufgemöbelt werden. Für Lackierarbeiten und dergleichen musste ich eigenhändig alles abmontieren, was etwa dabei im Wege gewesen wäre und den Lackierer gestört hätte: Lampen, Türgriffe, Zierrat, Wischer, Scheiben und, und, und. Anbauen durfte ich das dann auch wieder eigenhändig. O Wunder: Es hat alles gepasst und nichts blieb übrig.

dort: „Es ist nämlich bequemer und angenehmer, sein Leben zu einer schönen Legende zu machen und so in Harmonie mit sich selbst zu kommen, als der Wahrheit ins Auge zu sehen… Allerdings ist auch hier Skepsis nötig. Denn die größte Wahrhaftigkeit hat durch die Schwäche des Gedächtnisses ihre Grenzen. Jede Wahrheit ist zeitbezogen. Jeder Rückblick trägt die Irrtümer und die Erkenntnisse der inzwischen vergangenen Zeit mit sich.“ Soweit *de Bruyn*. Wie recht er hatte… Natürlich spielte sich mein Berufsleben vor dem Hintergrund und unter den Bedingungen der nationalen und internationalen politischen und ökonomischen Entwicklungen ab, wie beispielsweise deutsche Teilung, Kalter Krieg, Vietnam-Krieg, atomares Wettrüsten, Aufstand in Ungarn, Mauerbau, Kubakrise, Prager Frühling, Entspannungspolitik, Solidarnosth in Polen, Mauerfall, deutsche Wiedervereinigung. Es würde meine Fähigkeiten und Kräfte übersteigen und auch den Rahmen dieses Papiers sprengen, wollte ich auf solche Einflüsse umfänglich eingehen.

Meine berufliche Entwicklung wäre ohne die Unterstützung und Geduld meiner Familie kaum möglich gewesen. Ich möchte mich auch an dieser Stelle für das gezeigte Verständnis ausdrücklich bedanken – an vorderster Stelle bei meiner Frau *Karin.*

Kompetenz?

Zum Ende dieser Vorbemerkungen will ich versuchen, eine Antwort auf die Frage zu geben: „Was spricht für die Kompetenz des Autoren dieses nachfolgenden Zeitzeugenberichtes?“

Ich sehe die fachliche Kompetenz insbesondere durch folgende Faktoren gegeben:

- Ausbildung während des Studiums an der damaligen Hochschule für Bauwesen Cottbus u.a. bei den Professoren *Christfreund*, *Kunert* und *May* in folgenden Fachbereichen: Organisation des Eisenbahn- und Straßenverkehrs, Entwurf von Eisenbahn- und Straßenverkehrsanlagen sowie Projektierung von stählernen und massiven Brücken bei den Professoren *Hoyer*, *Rabich* und *Scheunert*; Abschluss als Dipl. -Ing. des Konstruktiven Ingenieurbaues,
- postgraduales Fernstudium an der ehemaligen Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden zur Verkehrsplanung und -organisation von 1967 bis 1970 , außerplanmäßige Aspirantur bei Herrn Prof. *Werner Voigt* an dieser Hochschule zu Themen der regionalen Verkehrsplanung von 1980 bis 1984; Promotion zum Dr.-Ing. 1986,
- Abt.-Ltr. Planung und Abwesenheitsvertreter des Amtsleiters im Straßenbau-Aufsichtsamt des Bezirkes Cottbus von 1962 bis 1968,
- Leiter des Büros für Verkehrsplanung (BfV) im Bezirk Cottbus und des daraus hervorgegangenen Amtes für Verkehrsplanung von 1968 bis 1991,
- 1991 mehrmonatige, befristete Abordnung zum Verkehrsministerium des Landes Brandenburg als Referatsleiter Straßenbau und daran anschließend Abt.-Ltr. Verkehr und Abwesenheitsvertreter des Präsidenten im Brandenburgischen Landes-

amt für Verkehr und Straßenbau / Landesamt für Bauen, Wohnen und Verkehr 1991 bis 2001,

- Vorsitzender des Bezirksfachverbandes Verkehr der Kammer der Technik (KdT) im Bezirk Cottbus 1972–1977; Mitglied des Vorstandes der DDR-weiten wissenschaftlichen Sektion Personenbeförderung der KdT und Vorsitzender des ihr zugeordneten Fachausschusses Regionale Verkehrsplanung von 1977 bis 1991,
- Mitbegründer der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Bundesland Brandenburg im Jahr 1992, dieser vereinigte sich nach etlichen Jahren mit dem Berliner Verband.
- Autor zahlreicher Veröffentlichungen zu Inhalten, Zielen und zur Methodik der regionalen und städtischen Verkehrsplanung zumeist in Fachzeitschriften (und dies teilweise gemeinsam mit anderen Fachkolleginnen und Fachkollegen). Vgl. den *Anhang Veröffentlichungen,*
- aktive Mitarbeit in Arbeitsgruppen der turnusmäßigen Büroleitertagungen des Ministeriums für Verkehrswesen von 1968 bis 1991 (wobei der Autor zu den wenigen Fachkollegen zählt, die von Beginn an bis Anfang 1989 durchweg diesen Runden angehörten; ferner war er nach der Wiedervereinigung Initiator/Organisator der anschließenden Tradtionstreffen dieses Personenkreises mit Erfahrungsaustausch und örtlichen Besichtigungen städtebaulicher und verkehrlicher Gegebenheiten. .
- Es liegt nach meiner Einschätzung in der Natur der Sache, dass die Analyse der Tätigkeit einer Planungseinrichtung und ihrer Wirksamkeit – ausgehend von seiner Gesamtverantwortung – durchaus von seinem Leiter vorgenommen werden sollte und nicht von noch so versierten Spezialisten eines enger umgrenzten Arbeitsfeldes.

Neben den oben genannten Kriterien der Kompetenz als Zeitzeuge für ein solches Vorhaben sind schließlich auch die physischen und geistigen Kräfte eine ihrer entscheidenden Voraussetzungen. Ich möchte deshalb hier an dieser Stelle gern auch der Fachkollegen gedenken, die sicher eine durchaus höhere Kompetenz aufweisen konnten, aber leider nicht mehr die Kraft hierfür aufbrachten oder schon nicht mehr unter uns weilen.

Abgeschlossene Arbeiten zu einem solchen Anliegen sind mir nur von den Fachkollegen Prof. Dr. *Hermann Satz* (Erfurt) und *Willi Schmidt* (Neubrandenburg) bekannt. Hinweise und Kritiken zum Manuskript nimmt der Autor gern über das IRS Erkner entgegen (Stichwort „Zeitzeuge Dr. Fritz Kabus“).

Zeitzeugenbericht

Historiker verwenden gern die Methode von Zeitzeugenberichten. Wenn man will, kann man diesen vorliegenden Bericht getrost als einen solchen betrachten. Als solcher ist der Bericht bei einer Zeitspanne von etwa 40 Jahren freilich recht umfangreich geraten. Nachdem ich den 1. Entwurf eines derartigen Zeitzeugenberichts

2010 abschnittweise ehemaligen Fachkollegen zur kritischen Durchsicht überlassen hatte, entschlossen sich einige von ihnen, ihre Erinnerungen ebenso aufzuschreiben.

Beim Studium dieses Papiers sollte man im Auge behalten, dass ein Zeitzeuge als Mensch nur subjektive Eindrücke, Erinnerungen und Wertungen wiedergeben kann und über einen Zeitraum von nahezu 60 Jahren im Detail wohl auch Irrtümern oder Erinnerungslücken unterliegen mag.

Vier lange, kurze Jahrzehnte

Als ich im September 1960 mein Berufsleben begann, glaubte ich, eine ziemlich geradlinige berufliche Entwicklung einzuschlagen und eine nahezu unbegrenzte Zeit vor mir zu haben. Merkwürdig: In der Rückschau, die ich mir nun seit dem Jahre 2008 immer mal wieder vornehme, war diese Zeitspanne entschieden schneller vorbei als ich zu Beginn vermutet hätte. Sie war alles in allem ein sehr schöner Lebensabschnitt. Hatte ich doch das unschätzbare Glück, immer wieder Aufgaben zu bearbeiten, aus denen ich überwiegend Freude, Abwechslung und berufliche Erfüllung schöpfen konnte. Und an die meisten meiner Vorgesetzten und Mitarbeiter denke ich gern und mit Dankbarkeit zurück.

Fünf deutlich unterscheidbare Abschnitte

Mein Berufsleben kann ich grob in fünf Abschnitte aufteilen:

- 2 Jahre (das waren 4,8 % meines Berufslebens) Assistenzzeit an der Hochschule für Bauwesen Cottbus;
- 5 ½ Jahre (13,3 %) Tätigkeiten im staatlichen Straßenbau-Aufsichtsamt Cottbus vom Sachbearbeiter zum Abteilungsleiter, wiederholt längere Zeit amtierender Vertreter des Amtsleiters;
- 21 Jahre (50,6 %) Leiter des Büros für Verkehrsplanung des Bezirkes Cottbus;
- 2 Jahre (4,8 %) Leiter des Amtes für Verkehrsplanung im Bezirk Cottbus;
- nahezu ½ Jahr (1,2 %) „befristete Abordnung“ als Referatsleiter Straßenplanung im gerade neu entstandenen Verkehrsministerium des Landes Brandenburg in Potsdam;
- 10 ½ Jahre (25,3 %) Abteilungsleiter Verkehr und Stellvertreter des Präsidenten im Brandenburgischen Landesamt für Verkehr und Straßenbau mit Sitz zunächst provisorisch in Kolpin (wenige km westlich von Bad Saarow), anschließend in Dahlwitz-Hoppegarten (östlich von Berlin).

Damit stehen einer Ausbildungszeit von 18 Jahren in Summe 41½ Berufsjahre gegenüber. Das Verhältnis dieser Zeiten ist 1:2,3! Wenn man es aus noch anderer Sicht betrachten will: Ich lebte über die Hälfte meines Daseins in Diktaturen, den Rest in einer Demokratie. Oder: Mein Berufsleben spielte sich 30 Jahre (72,3 % meiner Arbeitsjahre) „im Osten“ und 11,5 Jahre (27,7 %) „im Westen“ ab – das nicht als geographische, sondern als politische Ortung gemeint. Und schließlich waren meine

Dienstorte 30 ½ Jahre Cottbus (73,5 %), ½ Jahr Potsdam (1,2 %), zusammen 10 ½ Jahre Kolpin und Dahlwitz-Hoppegarten (25,3 %).

Knicke in der Berufsbiografie

Unübersehbar sind die mehr oder weniger großen „Knicke“ in meiner fachlichen Ausrichtung und Tätigkeit: Vom Statiker und Konstrukteur entwickelte ich mich über den Planer von Straßen und Brücken zum Verkehrsplaner und schließlich zum Angestellten des höheren Dienstes (mit der höchsten Vergütungsgruppe für Angestellte im öffentlichen Dienst) in einer oberen Landesbehörde – vergütet freilich nach „Osttarif“ und ohne zusätzliche Altersversorgung.

In meiner beruflichen Tätigkeit haben mich fachübergreifende Themen immer mehr interessiert als irgendein eng begrenztes Spezialgebiet. Dieses breit angelegte Interesse war neben dem gut gefächerten Grundstudium an der Cottbuser Hochschule eine der Voraussetzungen für die Tätigkeit in unterschiedlichen Fachgebieten des Bau- und Verkehrswesens.

Motive und Anlässe für das Wechseln der Arbeitsfelder

Der Wechsel von Aufgabenfeldern geschah freilich meist auf Grund äußerer Anstöße, z.B. hat die politisch motivierte Schließung der Hochschule für Bauwesen in Cottbus meine akademische Laufbahn für lange Zeit jäh beendet und brachte einen wesentlichen Wendepunkt im Berufsleben mit sich. Ein anderer Schwenk – verbunden mit dem Umzug nach Berlin – geschah dann später in der Folge der Wiedervereinigung. Ich gebe zu: Mitunter erahnte ich vor dem Sprung in unbekannte Gewässer nicht deren Tiefe und Strömung oder deren Temperatur.

Als Erklärung der mehrfachen Wechsel in meinem Berufsleben mag neben äußeren Einflüssen auch mein Tierkreiszeichen „Zwilling“ herhalten, denn Zwillinge sollen ja etwas flatterhaft, vielleicht aber auch besonders flexibel sein.

Aus- und Weiterbildung

Eine entscheidende Grundlage meiner beruflichen Entwicklung war eine solide Ausbildung und ständige Fortbildung. In den drei Jahren Grundstudium befasste ich mich mit der ganzen Breite der Bauingenieur-Wissenschaften – vom Hoch- über den Tiefbau, vom Städtebau und der Gebietsplanung bis zum Verkehrsbau. Die damals so genannte Vertiefungsrichtung und die Assistentenzeit waren dem Komplex des Stahl- und Spannbetons sowie des Brückenbaus bei den Herren Prof. *Scheunert* und *Reinhold Rabich* gewidmet. Später absolvierte ich ein dreijähriges postgraduales Studium „Straßenbau“ an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden unter der Leitung von Herrn Prof. *Günter Wiehler* (mit Kursen von 14 Tagen pro Semester). Ich besuchte ferner einen vierwöchigen Lehrgang am “Institut für sozialis-

tische Wirtschaftsführung im Verkehrswesen“ in Finsterwalde und einen vertiefenden Englischkurs über zwei Semester an der Ingenieurhochschule in Cottbus.

Auf den Besuch des Instituts für Wirtschaftsführung im Verkehrswesen in Finsterwalde komme ich weiter unten zurück. Die Arbeit an meinem Dissertationsthema zum Prozessablauf und die Instrumentarien der regionalen Verkehrsplanung war meine umfangreichste und bedeutendste Fortbildung, die natürlich über Jahre einen Großteil meiner Freizeit beanspruchte. Bereitwillige Unterstützung fand ich hierbei bei den Herren Prof. *Werner Voigt* und Dr. *Dieter Lohse* (nunmehr Professor an der TU Dresden). Leid tut mir meine Familie, die über Jahre nicht immer meine volle Aufmerksamkeit erhielt.

Wichtig war mir immer das Studium der zugänglichen Fachliteratur aus Ost und West sowie die Teilnahme an Fachtagungen und Erfahrungsaustauschen, beispielsweise besuchte ich regelmäßig die Verkehrswissenschaftlichen Tage der Hochschule für Verkehrswesen Dresden und wissenschaftliche Veranstaltungen der TU Dresden. Leider nur einmal durfte ich die legendäre, damals wohl jährlich stattfindende Internationale Beratung des Ungarischen verkehrswissenschaftlichen Vereins über Verkehrsplanung und Verkehrstechnik in Budapest besuchen.

Eine große Rolle spielten auch immer der Erfahrungsaustausch im In- und Ausland, das Fachgespräch mit Arbeitskollegen und die Weiterbildung am Arbeitsplatz – oder wie man heutzutage zu sagen pflegt – das Learning by Doing.

Nach der Wiedervereinigung besuchte ich neben etlichen Fachtagungen einen Wochenlehrgang der Friedrich-Ebert-Stiftung, einen 300-Stunden-Lehrgang des Bundesinnenministeriums zur öffentlichen Verwaltung (die offizielle Bezeichnung „Anpassungslehrgang“ war wahrscheinlich ungewollt doppelsinnig) und schließlich mehrere Trainingskurse für Leiter (als Coaching von der Brandenburger Landesregierung organisiert).

Veröffentlichungen

Eigene Veröffentlichungen und Fachvorträge (letztere insbesondere im Rahmen der Ingenieurorganisation Kammer der Technik) habe ich stets als eine persönliche Fortbildung verstanden, waren sie doch meist mit umfangreichem Quellenstudium sowie der vertieften Auseinandersetzung mit dem behandelten Stoff verbunden. Insgesamt kann ich auf 60 Veröffentlichungen – oft auch gemeinsam mit Fachkollegen – verweisen. Das waren i.d.R. wohl keine „Steine der Weisen“, eher Meinungsäußerungen zu jeweils aktuellen Fachproblemen oder Berichte über interessante Arbeitsergebnisse. Diese Arbeiten sind im Anhang aufgeführt.

Kurzbeschreibung der Abschnitte des Berufslebens

Jetzt will ich erst einmal die Etappen meiner beruflichen Entwicklung mit den jeweilig wesentlichsten Inhalten der Tätigkeit in einer **kurzen Übersicht** darstellen; in den daran anschließenden einzelnen Abschnitten werde ich das weiter vertiefen.

1960–1962: Mit 24 Jahren Assistent am Lehrstuhl für Stahlbeton und Massive Brücken an der **Hochschule für Bauwesen** Cottbus (Lehrstuhlinhaber Herr Prof. *Reinhold Rabich*);
Mitwirkung an dem Kapitel „Statik der Platten, Scheiben und Schalen“ eines in der DDR erschienenen Ingenieurtaschenbuches;
Beginn der als Dissertationsthema gedachten Forschungen zur Risstheorie im Stahlbeton; Entwicklung einer Bemessungsmethodik für Kreisringquerschnitte aus Stahlbeton mit Bemessungshilfen für den Praktiker;
Lehrauftrag „Statik im Stahlbetonbau“; Beteiligung am Lehrbetrieb (Durchführung von Übungen und Seminaren, Durchsicht von studentischen Beleg- und Diplomarbeiten, speziell des Holz-, Stahlbeton-, und Spannbetonbaues).
Vorzeitige Beendigung der Assistenzzeit infolge der Auflösung der Hochschule. Die politischen Hintergründe dieses Dramas habe ich schon früher in meinen „Erinnerungen an die Hochschulzeit“ ziemlich ausführlich aufgezeigt.

1962–1967: Mit 26 Jahren Einstellung bei dem **Straßenbauamt (SBA)** des damaligen Bezirkes Cottbus; Entwicklung vom Sachbearbeiter zum Abteilungsleiter für „Technisch-ökonomische Planung“ (TÖP), später hatte ich wiederholt für viele Monate den Amtsleiter *Hasso Kaiser* während seiner längeren Auslandseinsätze zu vertreten. Meine fachlichen Aufgaben umfassten nachstehende Komplexe:
Entwicklungsplanung der Straßenverwaltung für das sogenannte klassifizierte Straßennetz des Bezirkes Cottbus und behördliche Planung aller Straßen- und Brückenbauten sowohl außer- als auch innerorts als Arbeitsauftrag für die Projektierungsbetriebe. Besondere Schwerpunkte waren der Neubau und die Verlegung von Straßen als Voraussetzung bzw. Folge des Kohle- und Energieprogramms im Bezirk Cottbus sowie zum Aufbau der Neustadt Hoyerswerda und für den Anschluss der Dörfer an das befestigte Straßennetz; Mitwirkung an Generalverkehrs- und Generalbebauungsplänen für Klein- und Mittelstädte des Bezirkes Cottbus sowie für die Bezirkshauptstadt.
Eigenhändige Bearbeitung zahlreicher Projekte für den Bau von Straßen und Brücken als Dienstaufgabe und in privater **„Feierabendtätigkeit“** (eingeschlossen waren dabei örtliche Vermessung, Trassenführung, Massenberechnung und Preisermittlung).

1968–1989: Mit 32 Jahren Leiter des **Büros für Verkehrsplanung** des Bezirkes Cottbus (BfV);
Aufbau dieses Büros „aus dem Nichts"; verkehrsplanerische Analysen, Prognosen, Konzepte, Studien, Projektbegleitungen für alle Verkehrsarten und -träger; Einflussnahme auf Maßnahmen Dritter im Interesse des Verkehrsgeschehens und der Verkehrsanlagen; heute in der Bundesrepublik etwa das Arbeitsfeld eines „Trägers öffentlicher Belange",
umfangreiche Arbeiten zu „Bergbaufolgemaßnahmen", zur Durchführung des Wohnungsbauprogramms und beratende Mitwirkung an bedeutenden Vorhaben in der Bezirksstadt Cottbus (Empfangsgebäude Bahnhof Cottbus, Stadtring, Bahnhofsbrücke, Betriebshof für Straßenbahnen und Busse) sowie Konzeption und Aufbau Obus Hoyerswerda,
Maßnahmen zur Organisation der massierten Berufsverkehre zu Tagebauen und Großkraftwerken sowie für den Schülerverkehr;
Maßnahmen zur Verkehrsorganisation und -lenkung (identisch mit dem Begriff Verkehrsmanagement), Verbesserung der Verkehrssicherheit und Transportrationalisierung; Handlungsempfehlungen für die effizientere Gestaltung des fließenden und ruhenden Verkehrs in den Städten und Gemeinden sowie auf den bedeutendsten Außerortsstraßen im Bezirk Cottbus;
Mitwirkung bei der Verkehrsorganisation zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den klassifizierten Straßen des Bezirkes.
Beteiligung an Programmen zur Einführung des Groß-Container-Verkehrs, zur sicheren Gestaltung von Kreuzungen Eisenbahn/Straße, zur Elektrifizierung der Reichsbahn; Koordinierung der Gestaltung des großräumigen Kohlebahnnetzes mit den öffentlichen Interessen (u.a. beinhaltete dies die eventuelle spätere öffentliche Benutzung nach der Beendigung des Bergbaus.
Mitwirkung an Staatsplan-Forschungsthemen zum regionalen Straßenverkehr und Federführung bei einem Staatsplan-Forschungsthema für den Bau von Verkehrstrassen auf Bergbaukippen in der Lausitz;
Leitstelle für die wissenschaftlich-technische Entwicklung und die Neuerer-Bewegung im Verkehrswesen des Bezirkes;
Regelmäßige Beteiligung an dem republikweiten verkehrssoziologischen Projekt „System repräsentativer Verkehrsbefragungen";
Mitwirkung bei der Transportrationalisierung in allen Verkehrsbereichen und bei der Gestaltung von deren Nahtstellen. Vgl. *Broschüre zum 20-jährigen Bestehen des BfV*.

1990–1991: Mit 53 Jahren wurde ich Leiter des Amtes für Verkehrsplanung des Bezirkes Cottbus (AfV). Dieses AfV war die unmittelbare Fortführung des o.g. BfV entsprechend den nach der Wende veränderten rechtlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen. Das AfV fiel in die Übergangsphase zum vollen Wirksamwerden des bundesdeutschen Rechts auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Diese Zeit nutzten wir auch für die systematische Befähigung der Mitarbeiter für ihre denkbaren Aufgaben in einer der künftigen Verkehrsverwaltungen im Land Brandenburg.

Beratende Mitarbeit am „Bundesverkehrswegeplan“, an den „Projekten Deutsche Einheit“, an den Maßnahmen „Aufbau Ost“. Das Amt beteiligte sich an der Kommunalisierung des ÖPNV und wirkte als Träger öffentlicher Belange z.B. bei aus dem Boden schießenden Gewerbegebieten und Tankstellen. Das Amt beteiligte sich an der Vorbereitung des Abzuges der sowjetischen Truppen und an ersten Überlegungen zur friedlichen Nachnutzung von bisher militärisch genutzten Arealen (unter der Überschrift „Konvertierung“). Diese Palette wurde noch ergänzt um die Konzepte für künftige Güterverteilzentren GVZ.

Nicht unwesentlich schien uns, den neuen Parteien und Bürgerbewegungen zu den Problemen und Perspektiven des Verkehrswesens fachliche Unterstützung zu gewähren. Es lag freilich auch im eigenen Interesse, die neuen politischen Kräfte über unsere bisherige Rolle und mögliche weitere Perspektiven zu informieren.

Daraus hat sich übrigens eine Beziehung zur SPD entwickeln, die zur Bildung des BLVS führen wird. So spielte das AfV eine aktive Rolle bei der Vorbereitung der Konstituierung von Behörden im Verkehrsbereich des Landes Brandenburg. Es wirkte schließlich mit bei der Konzipierung und Bildung des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau (BLVS). Intensive Bemühungen galten der Schaffung von Arbeitsplätzen für die Mitarbeiter der ursprünglich „abzuwickelnden“ Ämter für Verkehrsplanung Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam sowie der Abteilungen Verkehr der drei zeitweiligen Bezirksverwaltungsbehörden ab dem 1.7.1991 im BLVS – vorerst in fünf Außenstellen. Dazu später mehr.

1991: Mit 55 Jahren nun schon in der zweiten Lebenshälfte – wurde ich von heute auf morgen auf sechs Monate „vorerst befristet“ aus dem BLVS zur Aushilfe als Referatsleiter Straßenplanung zu der Abteilung Straßenbau des **Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV)** in Potsdam abgeordnet.

1991–2001: mit 55 Jahren Abteilungsleiter Verkehr und Abwesenheitsvertreter des Präsidenten des **Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau** (BLVS, des späteren LBVS); Mitwirkung am Aufbau und an der Konsolidierung dieser oberen Landesbehörde.
Verantwortung für verkehrsplanerische und behördliche Arbeiten in allen Verkehrsbereichen.

Mitverantwortung für die Anhörung zur Planfeststellung Flughafen Schönefeld (vgl. dazu Broschüre *10 Jahre LBVS*, S. 6–10 und 31–35).

Wohnstandorte

Mit Schule, Studium und beruflicher Entwicklung waren selbstredend unterschiedliche Wohnorte verbunden:

- Kindheit und Einschulung in eine 2-Klassen-Schule: **Briese, Kreis Oels/Schlesien,**

- Grund- und Oberschule **Wurzen/Sachsen**, Abitur
- Studium: HfBC, **Cottbus**, Dipl.-Ing.
- Assistenz: HfBC, **Cottbus**,
- SBA **Cottbus**,
- BfV, AfV **Cottbus**,
- MSWV, **Potsdam** (als Nebenwohnsitz),
- BLVS **Kolpin, Dahlwitz-Hoppegarten**, Wohnsitz und Rentner-Dasein **Berlin**

Meine einschneidendste, radikalste und völlig unfreiwillige Ortsveränderung war freilich die Flucht aus Schlesien vor der Front im Januar 1945 mit einem *Fahrzeug-Treck* der gesamten Gemeinde. Zurück ließen wir – wie sich´s zeigen wird – für immer eine mittelgroße Landwirtschaft mit Mühle und Sägewerk. Es folgte nach mehreren Monaten Aufenthalt in der Tschechei die völlige Enteignung und die Vertreibung zu Fuß aus diesem Land. Und das buchstäblich nur mit dem, was wir bei den Tagesmärschen über den Kamm des Erzgebirges gerade noch tragen konnten. Nach absoluter Ungewissheit, wohin wir befohlen würden, nach vergeblichem Warten an der nunmehrigen Grenze bei Görlitz, erhielten wir im Juli 1945 ein Behelfsquartier in einem Haltepunkt der DR im sächsischen **Wurzen-Roitzsch** zugewiesen und bekamen dort schließlich 1947 eine Neubauernstelle. Dies stellte quasi die ostdeutsche Variante eines gewissen Lastenausgleichs dar.

Geopolitisch gesehen habe ich in äußerst gegensätzlichen Systemen gelebt:

- 1936–1945 Drittes Reich 9 Jahre
- 1945–1949 SBZ 4 “
- 1949–1990 DDR 40 “
- 1990–2018 BRD 28 “

B) Assistentenzeit an der Hochschule für Bauwesen Cottbus

Meine erste Westreise

Gern gehe ich in diesem Bericht auf eine mehrwöchige private Reise in die Bundesrepublik ein - solche privaten Reisen waren zu jener Zeit ja noch nicht ungewöhnlich. Das waren vier Wochen im Sommer 1956 bei meiner „West-Schwester“ Hanna. Wobei ich eine Vielzahl von historischen Bauten und auch etliche bemerkenswerte Bauten der Nachkriegszeit im Ruhrgebiet besichtigen konnte. Damit hatte ich die unschätzbare Möglichkeit, neuere Entwicklungen der Planung, Baudurchführung und Nutzung von bemerkenswerten Stadtensembles, Verkehrsanlagen, auch die Rekonstruktion von kriegszerstörten öffentlichen Bauten und Anlagen zu studieren. Ich besichtigte den Kölner Dom, den wieder funktionstüchtigen Hafen in Dortmund und wandelte auf der Königsallee in Düsseldorf. Ich sammelte dabei nicht nur Eindrücke

und Fotos, sondern ebenso für DDR-Verhältnisse unschätzbares schriftliches Material. Von dem mitgebrachten Papier, Info-Material und aufgenommenen Eindrücken und Fotos zehrte ich noch in den folgenden Jahren. Dabei unterstützte mich ein auch nach dem Krieg im Ruhrgebiet sesshaft gewordener Onkel Karl aus Schlesien. Der sogar die Idee hatte, mich zu einer Versammlung seiner SPD - Ortsgruppe mitzunehmen. Ich war freilich sehr überrascht, dass ich ausdrücklich als *„Gast aus der DDR und junger Genosse“* begrüßt und schließlich um einen Redebeitrag mit anschließender Diskussion gebeten wurde. Was mag ich da zusammengestammelt haben?

Zum Abschied schenkte mir meine Schwester Hanna eine der damals begehrten Shake-Pfeifen und machte mich damit unabsichtlich mein Leben lang zum Nichtraucher. Dafür bin ich noch heute nach 60 Jahren sehr, sehr dankbar. Herzlichen Dank!

Der Lehrstuhl von Prof. Reinhold Rabich

Nach dem Studium an der Hochschule für Bauwesen Cottbus schlug mir Herr Prof. Dr.-Ing. habil. *Reinhold Rabich* vor, an seinem Lehrstuhl für Stahlbeton und Massive Brücken als Assistent tätig zu werden – für einen Absolventen des Konstruktiven Ingenieurbaues eine glänzende Möglichkeit, Wissen und Fertigkeiten zu vertiefen, um später in der Praxis eine exponierte Stelle z. B. als Statiker und Konstrukteur einnehmen zu können oder in der Forschung und Lehre weiter zu arbeiten. Ich nahm das Angebot freudig an.

Einige Kenntnisse des Lehrbetriebs und Erfahrungen mit der Betreuung von Studenten hatte ich schon als sogen. Hilfsassistent bei den Herren Dozenten *Neuendorf* (Hochbau), *Zollna* (Entwurfslehre) und bei Prof. Dr.-Ing. habil. *Scheunert* (Konstruktion und Berechnung von Stahlbetonbauteilen und Massiven Brücken) gewonnen. Auch konnte ich auf Erfahrungen aus den mehrmonatigen Praktika aufbauen. Diese fanden im VEB Entwurfsbüro Straßenwesen in Potsdam - Babelsberg (dort durfte ich u.a. schon an der Projektierung der wieder zu errichtenden *Langen Brücke* mitwirken) und bei dem VEB Ingenieurtiefbau Brandenburg auf der Großbaustelle Schwarze Pumpe (als Assistent des Oberbauleiters für die zahlreichen Brücken der sogen. Ringbahn) statt.

Da war ich nun ab dem 15.08.1960 mit 24 Jahren gemeinsam mit meinen bisherigen Studienkollegen *Bernhard Richter* und *Siegfried Wenske* als Assistent an der Hochschule für Bauwesen Cottbus fest angestellt. Und das am Lehrstuhl für Stahlbeton und Massive Brücken bei dem Lehrstuhlinhaber Herrn Prof. *Reinhold Rabich*. An dessen Lehrstuhl waren damals insgesamt etwa 20 Mitarbeiter als Oberassistenten, Assistenten und technische Mitarbeiter beschäftigt, die studentischen Hilfsassistenten nicht eingerechnet. Prof. *Rabich* gehörte als Hochschullehrer noch zur „alten Schule“, war Anfang der Dreißiger Jahre Assistent bei dem Nestor des Stahlbeton-Metiers, bei dem legendären Prof. Dr.-Ing. *Kurt Beyer. Rabich* hatte später selbst hervorgehobene Positionen als Statiker und Konstrukteur in der Praxis (u.a. bei Dy-

ckerhoff & Widmann/Bau der Gau-Halle in Weimar) sowie in der Forschung eingenommen und sich ein hohes Ansehen in Fachkreisen des In- und Auslandes erworben. Er dürfte zu jener Zeit in der DDR der profilierteste Mann auf dem Gebiet der Schalenbauweise und bei Spannbetonkonstruktionen gewesen sein. Oft wurde er daher auch um Fachgutachten zu schwierigsten statischen oder konstruktiven Problemen des Stahlbeton- und Spannbetonbaues, bei dynamisch beanspruchten Bauteilen (wie beispielsweise Turbinenfundamenten) oder bei Flächentragwerken (insbesondere in gekrümmter Schalenbauweise), gebeten – das sowohl in der Entwurfsphase als auch bei der Baudurchführung oder zur Aufklärung von Bauwerksschäden und Havarien. An diesen Untersuchungen beteiligte er auch uns Assistenten. Auch hatte er internationales Ansehen. Wiederholt durfte er daher an Fachtagungen im östlichen wie im westlichen Ausland teilnehmen.

Prof. *Rabich* war schon seit vielen Jahren taub. Für ihn war gerade in seiner Hochschultätigkeit die Kommunikation mit der Umwelt ungeheuer schwer, aber natürlich unverzichtbar. Er hatte deshalb immer Frau *Franke* bei sich, die die Äußerungen seines jeweiligen Gesprächspartners oder Vortragenden mit allen Fachausdrücken simultan stenographierte und die *Rabich* gleichzeitig mitlas. Und dies sogar auch auf Englisch! So geschah das auch bei Vorträgen, bei Beratungen in größerem Kreis oder bei Dienstreisen im In- und Ausland. Nach einiger Zeit der gegenseitigen Einspielung aufeinander verstand es Prof. *Rabich*, seinen engsten Mitarbeitern Texte von den Lippen abzulesen. Wir mussten nur klar artikulieren und etwas langsamer als gewohnt sprechen. War er sich manchmal nicht ganz sicher, sprach er selbst die Textpassage nach und ließ sich dies gestisch bestätigen.

Die Mannschaft von Prof. Rabich

Auch auf die Gefahr hin, dass ich nicht mehr alle Namen zusammen bekomme, möchte ich doch eine Aufzählung der Lehrstuhl-Mitarbeiter wagen. Da waren zunächst die Oberassistenten *Dr. Acke*rmann und *Schreiber*, die externen Dozenten Dr. *Lippold* aus Potsdam und Dr. *Hoffmann* aus Dresden. Neben Frau *Franke* die Vorzimmerdamen *Lehmann*, *Heidenreich* und *Schubert*. Dann die rein männliche Mitarbeiterschar der Assistenten nach dem ABC: *Franke*, *Hoffmann*, *Kabus*, *Krause*, *Möbius*, *Müller*, *Richter*, *Schlecht*, *Vogel* und *Wenske*.

Aufgaben des Assistenten Kabus

Die Aufgaben dieses Lehrstuhles waren mir schon weitgehend vertraut, da ich ja im Grundstudium Hilfsassistent bei Prof. *Scheunert* war, im Spezialstudium die Fachrichtung Konstruktiver Ingenieurbau durchlaufen und auf dem Gebiet des Stahlbeton- und Spannbetonbaues meine Diplomarbeit gefertigt hatte. Auch nutzte ich auf Exkursionen und Privatreisen die (damals leider sehr eingeengte) Möglichkeit, im In- und Ausland interessante Ingenieurbauwerke an Ort und Stelle gründlich kennen zu ler-

nen. Die deutschsprachige Fachliteratur dieses gesamten Fachbereichs war mir hinlänglich bekannt.

Ich befasste mich nunmehr hauptsächlich mit den als Dissertationsthema gedachten Forschungen zur Risstheorie im Stahlbeton, hatte hierfür z.B. die Möglichkeit, bei einem groß angelegten Belastungsversuch in Dresden die Rissbildung an einer etwa 6m breiten und 12m langen, schlaff bewehrten „Tonnenschale“ (also in Stahlbetonbauweise) unter zunehmender Belastung mit Hilfe schichtweise aufgetragener Ziegelsteinpackungen zu beobachten, zu messen, zu dokumentieren und schließlich theoretisch auszuwerten.Ich konnte neben Zuarbeiten für einige Gutachten auch am Abschnitt 7 „Statik der Platten, Scheiben und Schalen“ vom Band I des1963 in der DDR erstmals verlegten „Ingenieur-Taschenbuches Bauwesen“ mitwirken. Für dieses Taschenbuch führten wir Assistenten zahlreiche größere Berechnungen durch - mit damals vergleichsweise noch leistungsschwachen elektrischen (!) Rechenmaschinen. Und wir beteiligten uns an den aufwändigen Korrekturlesungen der mit Formeln und Zeichnungen gespickten Texte dieses „Taschenbuches“– und das zunächst im Manuskriptstadium und anschließend nochmals mit den sogen. Druckfahnen.

Im Vorspann zu seinem Buchbeitrag dankte „unser Profser“ allen Beteiligten sehr freundlich für unsere Mitwirkung mit folgendem Wortlaut: „Bei der Ausarbeitung der Beispiele, der Schnittkraftbilder und bei der Durchsicht der Formeln wurde ich von meinen Assistenten an der Hochschule für Bauwesen Cottbus, den Herren *Ackermann, Vogel, Müller, Kabus, Richter und Wenske* tatkräftig unterstützt. Den genannten Herren spreche ich meinen herzlichen Dank aus.– *R. Rabich*“. Wir fühlten uns fast schon als die Enkel von Prof. *Kurt Beyer*, der 1933 im Vorwort zu seinem damals weltweit beachteten Werk „Statik im Stahlbetonbau“ in gleicher Weise dem jungen „Hilfsassistenten“ Dipl.-Ing. *Rabich* für dessen Mitarbeit gedankt hatte.

Die Aufgaben für uns Assistenten waren – wie schon erwähnt − eine Fortsetzung und wesentliche Vertiefung gegenüber denen eines Hilfsassistenten. Allerdings auf theoretisch entschieden höherem Niveau und zugeschnitten auf das Auftreten nun auch vor Studenten des vertiefenden Spezialstudiums. Dazu gehörte das Abhalten von Übungen sowie die inhaltliche und methodische Konzeption von studentischen Beleg- und Diplomarbeiten im Stahlbeton-, Spannbeton- und Holzbau, schließlich auch deren kritische Durchsicht und Bewertung. Besonders die Übungen ermöglichten es nebenbei, die anfängliche Scheu beim Auftreten vor einem größeren Personenkreis zu überwinden.

Bald erhielt ich sogar einen kleinen Lehrauftrag zur "Statik im Stahlbetonbau" und hatte pro Woche vor den Studenten des Spezialstudiums neben zwei Stunden Vorlesung drei, vier Stunden Seminare abzuhalten.

Westliteratur im Osten?

Hier will ich noch anmerken, dass bis in diese Zeit in West und Ost noch die gleichen technischen Vorschriften, die DIN, galten und angewandt wurden und man auch die Arbeit mit fachlicher „Westliteratur“ einfach voraussetzte. Die Hochschulbibliothek war zwar erstaunlich gut mit aktueller Fachliteratur ausgestattet, sowohl was die Standardwerke der verschiedensten Fachrichtungen als auch die Periodika aus Ost und West betraf. Deren Beschaffung für den ständigen persönlichen Zugriff war allerdings schon immer auf große (vor allem finanzielle) Schwierigkeiten gestoßen, was sich nach dem Mauerbau noch verschärfte. Meine Verwandtschaft im Westen wollte ich nicht anbetteln. Sie waren ja alle wie wir Flüchtlinge aus Schlesien. Wie kam man da aber zu Westliteratur?

Dazu zwei Storys: Als ich 1961 als Begleiter einer Studentengruppe in Warschau weilte, kaufte ich mir die „Spannbeton-Bibel“ von Professor *Fritz Leonhardt* von der TH Stuttgart als russische (natürlich nicht lizenzierte) Übersetzung im Haus der Kultur und Wissenschaften, dem von der Sowjetunion errichteten Architektur-Monstrum *Dom kultury i nauki* (Haus der Kultur und der Wissenschaften) für wenige Słoty. Nun hatte auch ich „meinen Leonhardt“. Diesen Herrn durfte ich nach der Wende 1999 persönlich kennen lernen, als er einmal im BLVS in Hoppegarten zu Gast bei unserem Präsidenten war. Ich zeigte ihm natürlich dieses Buch. Er hat sich köstlich über den russischen Raubdruck amüsiert. Einer unserer westlichen Aufbauhelfer und Sammler wollte sich das auch mal i*n Ruhe* ansehen, hat allerdings „vergessen“, mir diese Rarität vor seinem Abgang zurückzugeben.

In der Stadtverkehrsplanung spielte hüben wie drüben das gleichnamige West-Buch von Professor *Josef Wilhelm Korte* über Jahrzehnte eine besondere Rolle. Dieses inzwischen leicht antiquierte Buch kaufte ich mir nach der Auflösung der Außenstelle Frankfurt (Oder) des Landesamtes aus deren Altbeständen zum symbolischen Preis von 1 DM. Hineingesehen habe ich kaum, es war nach 40 Jahren dafür halt etwas zu spät. Nun findet es seine Ruhe im Archiv des IRS in Erkner.

Heute kaum noch vorstellbar: Für Vervielfältigungen hatten wir zu jener Zeit an der Hochschule lediglich ein ormig-Vervielfältigungsgerät und das Lichtpausverfahren zur Verfügung. Das Arbeiten mit Kopien in Gestalt der Mikrofiches an einem Lesegerät war durchaus gängig, jedoch nichts für die Augen.

Veröffentlichungen und anderes

Neben einigen kleineren Veröffentlichungen zur Darstellung der Spannungsverhältnisse an den Auflagerflächen von Stahlbetonbalken und zur Berechnung von runden Flüssigkeitsbehältern aus Spannbeton in der „Wissenschaftlichen Zeitschrift“ der Cottbuser Hochschule (sozusagen als „Fingerübungen“) entwickelten der Oberassistent *Walter Schreiber* und ich eine Bemessungsmethode für Kreisquerschnitte aus

Stahlbeton und veröffentlichten diese mit umfangreichen, selbst berechneten und eigenhändig gezeichneten Diagrammen in einer Schriftenreihe der Deutschen Bauakademie.

Übrigens hatte ich zu jener Zeit schon die erste Berührung mit der EDV: In einem zweiwöchigen Lehrgang bei ZEISS in Jena machte ich mich vertraut mit den Grundlagen der elektronischen Rechentechnik an Hand des gerade erst entwickelten Zeiss-Rechen-Automaten ZRA 1, dessen Funktionalität heute von einem Taschenrechner für 5 € spielend übertroffen werden dürfte. Das Gerät erinnerte nicht nur mit dem Z an den Computer- Erfinder Zuse. Alles fängt eben mal klein an …

Erfolgreich abgeschmetterte Anwerbung

In die Assistentenzeit fällt eine für mich bemerkenswerte, wenn auch nicht ungefährliche Episode. Eines Tages betraten zwei Herren in schwarzen Lederjacken mein Arbeitszimmer und baten um ein „persönliches Gespräch unter vier Augen“ (es waren ja schließlich sechs Augen im Zimmer und weder die Kleidung noch die Ausdrucksweise sind von mir ausgedacht!). Nach einigem Herumreden kamen sie mit dem Wunsch heraus, ich könne doch ab und an über Ereignisse und Personen der Hochschule an das Ministerium für Staatssicherheit, also die Stasi berichten. Damals war das Wissen über diese „Firma“ lange nicht so verbreitet wie heute, dennoch hatte man durchaus schon eine heimliche Scheu vor diesen dubiosen Leuten. Mir wurde heiß und kalt. Zum Glück fiel mir ein Tipp meines Freundes *Jürgen Sachse* ein, wie er derartige Ansinnen abwehren würde und ich erklärte meinen Besuchern „im Vertrauen und zerknirscht“, dass ich oft und gern in die Kneipe ginge und dann im Rausch nicht mehr wüsste, wem und was ich da so alles erzählen würde. Zu diesem Zeitpunkt stimmte das mit dem Trinken zwar nicht mehr – ich war ja schon mit *Karin* verlobt –, aber das Argument hat offenbar geholfen. Über das Gespräch wurde ich zum Schweigen verdonnert; die Jungens kamen nie wieder. Meine Verpflichtung zu schweigen, habe ich schon damals im vertrauten Kreis nicht gehalten und nun schon gar nicht [2].

Exkursionen mit Studenten

Als Assistent hatte ich zwei größere fachliche Exkursionen von Studentengruppen zu betreuen. 1961 begleiteten *Siegfried Wenske* und ich gemeinsam mit Dr. *Kurt Ackermann* eine vierwöchige Bus-Rundfahrt von etwa 30 Studenten unserer Hochschule durch Polen. Ein besonderes Erlebnis will ich hier einfügen. In meiner Geburtsstadt Breslau entfernte ich mich für einen Tag sozusagen „unerlaubt von der Truppe“ – wir

2 Anders verhielt sich da der Prof. *Rabich*: Während einer Exkursion im Raum Schönefeld/Zossen kam die Sprache auf einen angeblich in dieser Gegend liegenden mehrgeschossigen Tiefbunker. Aus der Nazi-Zeit. *Rabich* sagte sinngemäß nur: Ja, an dem Projekt war ich während des Krieges beteiligt. Ich habe mich aber verpflichtet, darüber nicht zu sprechen und daher kann ich nichts weiter dazu sagen. – Heute darf sich jeder diese Anlagen in Wünsdorf ansehen …

hatten ja nur ein Gruppenvisum und an deutsche Einzel-Touristen war damals in Polen noch nicht zu denken. Ich fuhr dennoch mit der Bahn und teils mit einem Pferdefuhrwerk in meinen etwa 30 km von Breslau entfernten Heimatort Briese, dorthin, wo ich meine Kindheit verlebt hatte. Ein trauriges Wiedersehen 16 Jahre nach der Flucht im Januar 1945. Mich beeindruckte, dass der Pole Grüße an meine Eltern aussprach und sich regelrecht entschuldigte, nun hier sein Zuhause zu haben.

Erst als wir auf der Heimreise wieder in die Reichweite eines deutschen Senders kamen, erfuhren wir zum allgemeinen Entsetzen vom 13. August 1961. Das schlug umso mehr ein, weil unter uns etliche Studenten aus Berlin waren.

Im Folgejahr betreute ich eine tschechische Studenten-Gruppe aus Brünn auf ihrer fachbetonten Erkundungs-Busreise durch die DDR.

Noch zu Begegnungen mit Ausländern: Erstmals bekam ich während des Praktikums in Babelsberg mit einem nordkoreanischen Studenten in direkten Kontakt und in der Assistentenzeit mit einem ausländischen Aspiranten unseres Professors, dem Ägypter *El Sayed Abu Shadi*. Sein jüngerer Bruder kam später als Student auch nach Cottbus, er war m. W. der erste Auslandsstudent an der Hochschule – und er schien bei den Cottbuser Frauen und Mädchen ähnlich aktiv zu sein wie der Bruder.

Zeit für die Fahrerlaubnis

Zum Ende der Assistentenzeit besuchte ich die Fahrschule für Krad und Pkw. Damals gab es hierfür noch keine Wartezeiten von vier/fünf Jahren, wie in der späten DDR. Zunächst konnte ich leider noch nichts mit der Fahrerlaubnis anfangen. Und obwohl meine Eltern schon 1960 einen Wartburg 311 bekommen hatten, ließ mich mein Vater niemals an das Steuer dieses kostbaren Stückes! Auch dann nicht, als ich später als „Selbstfahrer“ mit Dienstautos schon reichliche Fahrpraxis hatte.

Hier will ich schon mal weit vorgreifen und die spätere Reihe der eigenen Autos beginnend mit 1970 aufschreiben: die gebraucht gekauften Autos Škoda Octavia de luxe, Wartburg 311, Lada WAS. Dann erhielten wir erstmals ein fabrikneues Auto, den Škoda S 100, und zwar als Anerkennung meiner Tätigkeit als Büroleiter aus dem Kontingent der Vorsitzenden des Rates des Bezirkes, der *Irma Uschkamp*).

Danach bekamen wir endlich das erste Auto auf eine *eigene und* 14 Jahre (!) alte Bestellung. Nämlich einen Wartburg 353. (Noch ungenutzt besitzen wir eine offene Auto-Bestellung von 1978, die wir nun nicht mehr einlösen können, weil es ja leider keine fabrikneuen Wartburgs mehr gibt.). Heiterkeit!

Nach der Wende kamen dann Toyota Corolla, BMW 316, Opel Vectra 4, Opel Vectra Elegance und jetzt wohl abschließend ein handlicher Opel Corsa. Dienstlich bin ich auf verschiedensten weiteren Autotypen herumgeritten. Was mir so einfällt: F9, EMW (das war der „Ost-BMW“), Tatra, unterschiedliche Wartburg-Typen, Moskwitsch, Dacia, VW Passat, VW Golf, Audi … Es dürften bei den Privatfahrten und einschließlich

der Dienstfahrten etliche km zusammengekommen sein. Und dies mit nur wenigen, nicht einmal selbst verschuldeten Bagatellschäden und keinem Unfall.

Der Mensch lebt nicht vom Brot allein

Als frischgebackener Diplom-Ingenieur bekam ich Assistent ein Anfangsgehalt von 675 „Mark der DDR“ brutto und für die Vorlesungen und Seminare 10 Mark pro Stunde zusätzlich (ja, zehn!), für etwaige Wiederholungen die Hälfte – kaum zu glauben. Das war nicht viel Geld. Die schon aus der Grundschule abgegangenen Schulkamerraden meiner Klasse hatten da schon fast 10 Jahre im Beruf hinter sich und als Facharbeiter, Meister oder Brigadier bestimmt das Mehrfache an Monatslohn auf der Hand. Aber was soll's, wir Assistenten bekamen bei Prof. *Rabich* die unschätzbare Gelegenheit, interessante, schwierige Aufgaben zu bearbeiten und Erfahrungen in der Lehre und Forschung zu sammeln. Und wir erlernten bei ihm ein zielorientiertes, analytisches, exaktes und konzentriertes Arbeiten. Schließlich erhielten wir Anregungen, uns in Wort und Schrift wissenschaftlich und verständlich zugleich auszudrücken.

Schluss mit lustig – Auflösung der renitenten Hochschule

In der Mitte der planmäßigen Assistentenzeit kam es zum qualvollen Auflösungsprozess der Cottbuser Hochschule. Eine letzte, offizielle Veranstaltung fand am 30.08.1962 statt. Begründet wurde die Schließung damit, dass „nach der *Errichtung des antifaschistischen Schutzwalls* dem Westen die *Abwerbung* von Spezialisten nicht mehr möglich“ sei und somit weniger Bauingenieure ausgebildet werden müssten.

Aber warum traf es ausgerechnet Cottbus? Dies geschah in erster Linie, weil man seitens des ZK und des Staatssekretariats für das Hoch- und Fachschulwesen seit längerem „schwerwiegende politisch-ideologische Mängel“, insbesondere nach dem Parteiaustritt des Rektors Magnifizenz *Musterle* nicht mehr mit kleinen Eingriffen und Korrekturen glaubte beseitigen zu können. Hier schien nur noch ein radikaler Schnitt Erfolg versprechend. (Damals standen solche Einschätzungen in streng vertraulichen Papieren und erst zum Ende der DDR bekam der Assistenten-Kollege *Siegfried Möbius* in der Cottbuser Uni Zugang zu derartigen Akten!) In dem streng vertraulichen „Einsatz-Bericht einer Brigade des Staatssekretariats“ vom Januar 1962 hieß es:

„…gelang es nicht, die muffige, kleinbürgerliche und durch religiöse Bindungen betonte Atmosphäre…zu beseitigen“. Haltung und Diktion waren bezeichnend! Die Hochschule war nicht mehr zu retten. Die Fachbereiche Bauwesen sowie Wissenschaft im ZK, das Staatssekretariat für das Hoch- und Fachschulwesen und auch die Cottbuser Landesfürsten hatten damit nach Jahren der wenig wirksamen Einflussnahme ein Problem weniger[3].

3 Ausführlich ist der ganze Vorgang in meinen Erinnerungen an das Studium in Cottbus dargestellt.

Kleine Statistik zur Cottbuser Hochschule

Zum Zeitpunkt der Auflösung hatte die Hochschule

- 561 Direktstudenten,
- 73 Abendstudenten,
- 13 Professoren,
- 11 Dozenten,
- 36 Personen des wissenschaftlichen Nachwuchses (Oberassistenten, Assistenten und Aspiranten) sowie
- 16 wissenschaftlich-technische Mitarbeiter,
- dazu eine angemessene Mitarbeiterschar von Hilfskräften.

Bis April 1961 war der frühere Leiter des Amtes für Wasserwirtschaft der DDR, Prof. *Musterle* Rektor der Cottbuser Hochschule, dann ist ihm nach dessen Aufsehen erregendem Austritt aus der SED Prof. *Lehmann* gefolgt, dem leider nur eine kurze Amtszeit bis zu einer schweren, schließlich tödlichen Erkrankung vergönnt war. Dr. *Schmitz* führte schließlich die Geschäfte der Hochschule bis zum bitteren Ende weiter. Es entbehrt nicht einer pikanten Note, dass gerade er als Ge-Wi-Dozent hierzu verdonnert worden ist (Ge-Wi war das gängige Kürzel für **Ge**sellschafts**wi**ssenschaften, selbstredend reduziert auf **ML** = Marxismus-Leninismus).

Was wird jetzt mit mir?

Der Lehrkörper und die Studenten wurden zum großen Teil auf mehrere Hochschulen aufgeteilt. Einige Dozenten und Assistenten gingen in die Praxis. Prof. *Rabich* durfte etwa ein Fünftel seiner wissenschaftlichen Kräfte und die für ihn unverzichtbare Frau *Franke* zur TH Dresden mitnehmen. Ich gehörte leider nicht zu diesem Personenkreis. Für unseren weiteren beruflichen Einsatz interessierte sich kaum jemand. Das Angebot von Prof. *Hampe*, mit ihm nach Weimar zu gehen, schlug ich aus, denn für mein angefangenes Dissertationsthema zur Risstheorie im Stahlbetonbau hatte er weder fachliche Kompetenz noch Interesse. Ihm standen auch nicht die Gelder für die noch nötigen Laborversuche zur Verfügung – ich hätte also ein völlig neues Thema aufgreifen müssen. Dafür nahm *Hampe* meinen Vorschlag an, den Kommilitonen *Fritz Jurrack* anzuwerben.

Weimar als Stadt wäre ein lohnendes Ziel gewesen. Jedoch: Karin und ich waren frisch verheiratet und hatten gerade erst Nachwuchs und eine eigene Wohnung bekommen. Zudem wären wir ohnehin nur ungern von ihren Eltern weggegangen. Also musste ich möglichst bald im Cottbuser Raum Arbeit finden. Bei Prof. *Dahl* im Baustoffprüflabor anzufangen, hatte ich trotz seiner Offerte keine besondere fachliche Neigung. Den Platz vererbte ich dem *Siegfried Möbius*. Das Angebot eines Zusatzstudiums in Charkow vermachte ich dem *Ulli Schröder*. Damit hatte ich wenigstens das schöne Gefühl, anderen geholfen zu haben.

Aussichten

Ich dachte mir: Vielleicht wäre eine gewisse Zeit in der „Praxis“ auch nicht schlecht, promovieren könnte ich ja irgendwann immer noch. Jedoch war nach dem Mauerbau das Angebot an offenen Stellen auch bei den Projektierungs- und Baubetrieben sehr knapp geworden. Mir wurde über einen Bekannten eine Stelle als zivil angestellter Statiker bei der sogen. Unterkunftsabteilung der NVA empfohlen (die UKA war verantwortlich für alle Baulichkeiten der Armee). Als ich aber die Forderung des dortigen Kaderleiters (dem bundesdeutschen Personalchef adäquat), den Kontakt zu meiner *Westschwester* aufzugeben, ablehnte, war die Stelle plötzlich nicht mehr frei[4]. Was nun? Mein Freund *Siegfried Wenske* erfuhr zufällig von seinem Balkon-Nachbarn, einem gewissen *Hasso Kaiser*, dass im Straßenwesen zwei lukrative Stellen frei seien: 900 Mark brutto Anfangsgehalt mit Aussicht auf baldige Steigerung! Donnerwetter! Das sollte man sich aber gut überlegen! Mal sehen...

Eine gut gemeinte Beurteilung

Nicht ohne Stolz will ich hier zum Ende des Abschnittes eine Passage aus der – meines Erachtens wirklich zu positiven und vielleicht auch etwas als Trost und Hilfestellung für die Arbeitssuche gemeinten – Abschluss-Beurteilung meines Beinahe-Doktorvaters *Rabich* über die leider abrupt beendete Assistentenzeit bei ihm wiedergeben: „Herr Kabus hat sich im Laufe seiner Tätigkeit als äußerst fleißiger und kameradschaftlicher Mitarbeiter erwiesen. Seine Fähigkeiten berechtigen für seine weitere fachliche Laufbahn zu den schönsten Hoffnungen“.

Prof. *Rabichs* Hoffnungen haben sich in seinem Fachgebiet allerdings nicht erfüllt. Sehr schade, jedoch den Umständen geschuldet. Und wie entwickelte ich mich sonst? Wir werden sehen …

Schriftquellen zur Auflösung der Hochschule

Hier möchte ich nachtragen, dass ich in den vergangenen Jahren früher vertrauliches Material zur HfB Cottbus zusammengetragen habe. Darunter Ablichtungen von Einschätzungen der ideologischen Situation, die zur Auflösung der Hochschule geführt hatten. Diese Kopien habe ich von meinem Assistentenkollegen *Siegfried Möbius* erhalten. Er war einige Jahre als Assistent bei dem Rektor der späteren Fach-Hochschule in Cottbus tätig und hatte Zugang zu den nun schon historischen Dokumenten (lange noch unter Verschluss). Daraus entstand um das Jahr 2000 für meine Kommilitonen den Bericht „Unsere Jahre an der HfBC“. Diesen habe ich als CD an ehemalige Kommilitonen und an das **Archiv der BTU** Cottbus verteilt. Im Abschnitt H dieses Berichtes gehe ich auf weitere Aspekte der Hochschulschließung ein. Interessant -

4 Diese meine Erfahrung bezüglich Westverwandtschaft werde ich in den nächsten Jahren allerdings noch oft machen müssen!

jedoch bisher nicht weiter untersucht - wäre die Frage, wie die früheren Cottbuser Lehrkräfte in ihrem weiteren Leben und Wirken Traditionen und fachliche Ansätze der Cottbuser Hochschule in ihren neuen Wirkungsstätten in Dresden, Leipzig oder Weimar weiter verfolgt haben. Ich fürchte, dass es dafür kaum noch Zeitzeugen gäbe.

C) Der zweite Abschnitt des Berufslebens 1962-67: Straßenbauamt

Arbeitsvertrag mit dem SBA Cottbus

Siegfried Wenske hatte mir also, wie ich schon weiter oben berichtete, von den zwei offenen Stellen zum sofortigen Arbeitsantritt im Staatlichen Straßenbau-Aufsichtsamt des Bezirkes Cottbus (SBA Cottbus) erzählt. Beide Stellen dotiert mit einer Ing.- Gehalts-Gruppe IV und dem „Wahnsinnsgehalt“ von 900 Mark der DDR! (Unser Gehalt als Assistenten hatte man an der Hochschule gerade erst von 675 auf 750 Mark erhöht, das wäre wahrscheinlich auch beim weiteren Bestehen der Hochschule auf Jahre so geblieben.) Die eine Stelle im SBA hieß „Brückenprüfingenieur“ und die andere „Sachbearbeiter Technisch-Ökonomische Planung“ – TÖP (dies umfasste demnach insbesondere die Planung von Straßen und Brücken im gesamten Bezirk Cottbus). *Siegfried* hatte schon die Prüfingenieurstelle gewählt und bald angetreten. Ich entschied mich demzufolge für die TÖP. Ich sollte dort nach Aussagen von *Hasso Kaiser* fachlich vorrangig mit Straßen- und Brückenplanungen zu tun haben. Mit Brückenprojekten kannte ich mich ja aus, die wären schon mal kein Problem für mich. Auch vor der Straßenplanung hatte ich keine Furcht: Davon hatte ich bereits im Grundstudium einiges bei den Dozenten Dr. *Christfreund*, Dr. *Kunert* und Dr. *May* gehört und in Belegarbeiten vertieft.

Die sofortige Einstellung am selben Tag durch den Amtsleiter, Herrn *Hasso Kaiser*, war sozusagen zwischen Tür und Angel völlig unkompliziert: Ich besuchte ihn zu einem Sondierungsgespräch und ging schon nach 3 Stunden mit einem Arbeitsvertrag nach Hause. Natürlich zufällig begann meine Zeit beim SBA Cottbus am 13.08.1962 (genau ein Jahr nach dem Mauerbau!). Mein Arbeitsplatz befand sich ab sofort auf dem gerade erst eingerichteten Barackenstandort Karlstraße 62 -gegenüber dem Nordfriedhof. Ich ahnte nicht, dass ich dort fast 30 Jahre sitzen würde.

Damit bekam meine bisherige berufliche Entwicklung als „Konstruktiver Ingenieur“ einen ersten Knick in Richtung der Bereiche Verkehrsplanung und Verkehrsbau. Zu jener Zeit habe ich das in dem Maße allerdings weder geahnt noch überhaupt gewollt. Es wird sich allerdings eines zeigen: Hätte ich schon nach dem Grundstudium statt des Konstruktiven Ingenieurbaus die Fachrichtung Gebiets- Stadt- und Dorfplanung gewählt, verbunden mit der Verkehrsplanung, wäre mir ein fünfjähriger Umweg bis

hin zu diesem nun vor mir liegenden Arbeitsgebiet erspart geblieben. Das heute zu bereuen sehe ich jedoch keinen Anlass. Wie *Konstantin Simonow* mal gesagt hat: „Alternativen sind nur in der Zukunft möglich, in der Vergangenheit gibt es sie nicht."

Wer war dieser Hasso Kaiser?

Hasso Kaiser war als Absolvent der seinerzeit renommierten Fachschule für Straßenbau in Schleusingen[5] zum Rat des Bezirkes nach Cottbus gekommen und dort zunächst als Referent für das Straßenwesen tätig. Als das SBA Cottbus in der Folge der Verordnung über das Straßenwesen (Straßenverordnung) von 1957 aus der Taufe gehoben worden ist, berief man *Hasso Kaiser* als dessen ersten „Amtsleiter". Bei meinem Arbeitsantritt im Jahre 1962 war er nach meiner Erinnerung etwa Mitte 30. Er war ein durchaus kluger Kopf und gestandener Fachmann mit einem angenehmen Wesen „nach Thüringer Art", in seinen Entscheidungen war er mitunter ziemlich spontan und intuitiv. Mit sicherem Gespür lag er dabei aber meist richtig. Er verstand es ausgezeichnet, seinen Mitarbeitern Aufgaben und Verantwortung zu übertragen. Ging dabei mal etwas daneben, stellte er sich vor seine Leute und erst unter vier Augen kam es dann zu deutlichen Worten. Wir verstanden uns bald ausgezeichnet, bis hin zum familiären Kontakt.

Hasso Kaiser war bei seinen Leuten sehr beliebt und in Fachkreisen angesehen. Seine oft auch freundschaftlichen Verbindungen zu allen möglichen Leuten und seine kontaktfreudige Art des Umganges öffneten ihm alle Türen. Seine Leidenschaften waren das Autofahren und Skatspielen. Höhepunkte der Motorisierung des SBA waren daher die tschechische Nobelkarosse Tatra und ein Wartburg Cabriolet de Luxe. Der Fuhrpark umfasste außerdem noch EMW, einen Horch F9, einen Barkas B 1000 und einen Lkw Robur mit Kastenaufbau für Brückenprüfungen und Baugrundfragen. Auf Dienstreisen nach Berlin wurden in Groß Köris stets Pausen eingelegt, um schnell einige Runden Skat zu spielen. Das war nun allerdings nicht meine Stärke.

Vermutlich füllte den *Hasso Kaiser* die Aufgabe als Amtsleiter auf Dauer nicht mehr aus und er absolvierte einige längere Auslandseinsätze als Spezialist in Algerien und Vietnam. Als 1967 die Umstrukturierung zur Bezirksdirektion Straßenwesen (BIS) vorzubereiten war, widmete er sich intensiv dieser Aufgabe. Dennoch wurde er sozusagen in letzter Minute von dem damaligen Referatsleiter *Helmut Knerich* ausgebootet. Zum Glück war gerade auch in Hassos Heimatstadt Gera die Stelle eines Direktors der zu bildenden BDS Gera zu besetzen. *Hasso* ging also wieder zurück in sein Thüringen und wurde dort zum BDS-Direktor berufen. In dieser Funktion hat er über 20 Jahre, dabei noch einige Zeit nach der Wende, gewirkt. Er starb nach meinem Wissen 1993[6].

---

5 Diese Fachschule wurde 1962 nach Cottbus in die Gebäude der gleichzeitig aufgelösten Hochschule für Bauwesen verlegt und ging später in die Ingenieurhochschule Cottbus ein; ob dieses strukturelle Hin und Her System hatte? Wohl doch im Blick auf die Durchsetzung politischer Forderungen und die dabei angestrebte Zerschlagung informeller Gruppierungen.

Wie war das SBA entstanden?

Das SBA Cottbus war 1960 entsprechend der „Straßenvorordnung“ aus der Zusammenführung der Investitionsbauleitung Straßen und Brücken (die von der Baustelle Autobahn-Oderbrücke Frankfurt nach Cottbus gekommen war), der Staatlichen Bauaufsicht Straßen und Brücken sowie der Abteilung Dokumentation und Liegenschaften (kurz D. und L.) des Staatlichen Straßenunterhaltungsbetriebes (SSUB) entstanden. Es hatte zu jener Zeit etwa 45 Beschäftigte. Bis zum Ende der Existenz des SBAs wuchs die Beschäftigtenzahl auf etwas über 60 Mitarbeiter an.

Als ich im SBA begann, waren gerade einige Kollegen der Abteilung Bauleitung von einer längeren Abordnung zu der „Sonderbaustelle Autobahnzubringer Schönefeld“ und von anderen Baustellen zurückgekehrt, die als sogenannte „Grenzsicherungs-Maßnahmen“ im Zusammenhang mit dem Mauerbau notwendig geworden waren. Dazu gehörte auch mein zukünftiger Abt.- Leiter *Christian Lehm*.

Meine neuen Kollegen

Bei meinem Arbeitsantritt befand sich die Abteilung Technisch-ökonomische Planung (TÖP) gerade im Aufbaustadium.

Sie umfasste anfangs neben dem Leiter fünf Beschäftigte und wuchs in den Folgejahren auf 10 Mitarbeiter an. Der Abt.- Leiter *Christian Lehm* war Absolvent der HfV Dresden und hatte als Assistent des dortigen Prof. *Karl Keil* besonderes Interesse an Straßenbau und Baugrundangelegenheiten. Wir waren bald ein ausnehmend gutes Gespann. Dass er in der CDU war und ich in der SED, hat nie unser gutes Verhältnis gestört[7]. Nach zwei, drei Jahren begann *Lehm* eine außerplanmäßige Aspirantur an der HfV in Dresden und übernahm nach seiner Promotion den Aufbau und die Leitung eines Straßenbaulabors als eines Bereichs innerhalb des Amtes. Mir wurde daher die Leitung der Abteilung TÖP und bald auch die Funktion des stellvertretenden Amtsleiters übertragen.

Anfangs waren wir im gesamten Amt nur fünf Diplom-Ingenieure, daneben etliche Fachschul-Ingenieure unterschiedlichster Richtungen, dazu mehrere Kraftfahrer, Heizer, kaufmännische und technische Hilfskräfte. Wir kamen aus allen Himmelsrichtungen, größtenteils aus Sachsen, Schlesien und Thüringen, nur wenige waren in Cottbus aufgewachsen. Das war typisch für diese rasant wachsende Bezirksstadt. Damals gab es unter den Ingenieuren noch keine einzige Frau, das sollte sich erst nach

6 Wir trafen uns das letzte Mal auf einer Straßenbautagug Anfang der Neunziger in Nürnberg. Leider war es mir nicht möglich, nähere Daten über *Hasso Kaiser* von der Thüringer Straßenbauverwaltung zu bekommen.

7 *Christian Lehm* hat 2014 sogar zum Tode unserer Tochter *Petra* als Freundschaftsdienst einen Nachruf im Cottbuser Heimatkalender verfasst – bedarf es noch eines weiteren Beweises für unser kameradschaftliches Verhältnis? Sein Vater war übrigens evangelischer Pfarrer und im Nationalkomitee Freies Deutschland aktiv gewesen.

etlichen Jahren ändern. Für die alberne Schreibweise MitarbeiterInnen mit dem großen I in der Mitte bestand noch keine Veranlassung. Kurios fand ich, dass einer der Kollegen eine Zeit lang der SED angehört hatte und sich nun nebenamtlich als evangelischer Prediger betätigte.

Einigen der damaligen Kollegen begegnete ich in späteren Jahren anderen Orts in neuen Aufgabengebieten. *Eckhard Jahnke* von der Abt. Bauaufsicht brachte es bis zum Leiter der Hauptverwaltung Straßenwesen im Ministerium für Verkehrswesen (MfV), der Bauleiter *Wolfgang Hoppe* wurde im Ministerium des Innern der führende Verkehrsorganisator der Volkspolizei (DVP). Ein Kollege *Zorn* landete nach Jahren in Jena. Er belästigte mit großer Ausdauer meinen Büroleiterkollegen im Bezirk Gera, den *Jochen Rüppel*, mit dicken und laienhaft überspannten Gegenentwürfen zum Generalverkehrsplan (GVP) für die Stadt Jena.

Eine andere Atmosphäre als an der Hochschule

Gegenüber dem akademisch geprägten Hochschulbetrieb herrschten freilich im SBA eine andere Atmosphäre und rauere Umgangsformen. Das „Du“ unter Kollegen der gleichen Generation schien selbstverständlich und kaum vermeidbar, wurde allerdings nicht zwischen allen Mitarbeitern verwendet. Es galt hier erst mal, den richtigen Ton zu finden, ohne überheblich zu sein oder aber sich anzubiedern. Einige ältere Herren, wie *Leo Lyttko*, *Erich Hirche* und *Willi Könnemund* waren schon vor und während des Krieges in diesem Metier tätig gewesen. Jüngere hatten an der Front als Pioniere gedient und dabei Erfahrungen gesammelt. Etlichen der mir neuen Kollegen war es während des Krieges und danach nicht vergönnt gewesen, eine solide Fachausbildung zu absolvieren. Sie mussten sich nun mühsam und - quasi nebenbei - im Fernstudium an Hoch- und Fachschulen das nötige Fachwissen aneignen. Wohl alle diese Kollegen waren bereit, mir bei meiner Einarbeitung behilflich zu sein und mich mit ihren Ortskenntnissen und praktischen Arbeitserfahrungen zu unterstützen. Meist begegnete ich einer gewissen Achtung gegenüber meiner akademischen Qualifikation, ich glaube, dass mir die Balance zwischen kollegialem und gleichzeitig distanziertem Vorgesetzten-Verhalten weitgehend gelungen ist.

Fachliteratur

Der Zugang zu Fachliteratur und ihre Auswertung und Anwendung waren nicht einfach. Eine richtige Bibliothek hatten wir im SBA nicht, wir bezogen nur zwei, drei DDR-Fachzeitschriften und ich musste die damalige Fachschule für Bauwesen und die Fernleihe der Stadtbibliothek nutzen, um an weitere Literatur heran zu kommen. Hier muss bald mehr geschehen.

Untergebracht in Baracken

Das SBA hatte seinen Sitz in der Cottbuser Karlstraße im Bereich des später erbauten Stadtringes – wie damals für DDR-Verhältnisse fast typisch, waren wir in Holzbaracken untergebracht. Das Grundstück hatte bis dahin einer Gärtnerei gedient.

Eine der Baracken hatte schon eine ziemliche Odyssee hinter sich, sie stammte vom Wiederaufbau der angeblich von Deutschen gesprengten Autobahn-Oderbrücke in Frankfurt/Oder. In ihr waren wenige Jahre nach Kriegsende die Bauaufsicht des Auftraggebers (mit dem später im SBA beschäftigten *Willi Könnemund*, einem gelernten Vermesser) und die Stahlbaufirma Beuchelt & Co. untergebracht. Wenige Jahre zuvor hatte sie noch der Organisation Todt[8] gedient.

In dieser „Hütte“ saß ich später mit dem BfV zwei Jahrzehnte bis 1991. Zu dieser Zeit waren nach und nach Erweiterungen des Standortes an der Karlstraße mit weiteren Holzbaracken und einem massiven Flachbau, dem Heizhaus und etlichen Garagen gefolgt. Der Schreibtisch meines Freundes *Siegfried Wenske* und meiner waren bis 1991, also über fast 30 Jahre lang, nie weiter als 50 m voneinander entfernt, bis ich aus Cottbus verschwand. „Sike“ verbrachte sogar sein weiteres Arbeitsleben, wenn auch in anderen Strukturen und Positionen, bis zur Rente in dieser seiner Baracke! Das gesamte Barackenensemble hat zunächst noch die „Wende“ überlebt, wurde erst Ende der 90er leer gezogen, blieb 10 Jahre ungenutzt, rottete vor sich hin und ist 15 Jahre nach der Wiedervereinigung abgerissen worden. Ein Beweis für das zähe Leben von Provisorien! Zum Zeitpunkt meiner erneuten Schreiberei sind nun etliche Eigenheime auf diesem Gelände entstanden.

Aufgaben eines SBA in der DDR·

Die Aufgaben des Amtes umfassten für den damaligen Bezirk Cottbus – basierend auf der Straßenverordnung – die Dokumentation der Straßen und Brücken mit einem Vermessungs- und einem Brückenprüftrupp, den Grunderwerb und die Dokumentation der Straßen-Liegenschaften und -anlagen, die auftraggeberseitige technische und ökonomische Bauplanung und behördliche Bauleitung für den Straßen- und Brückenbau für alle Fern- und die Landstraßen I. und II. Ordnung. Dazu kam die staatliche Bauaufsicht im Sinne der baupolizeilichen Projektprüfung und -überwachung, schließlich gehörte zu den Aufgaben die Führung des Archivs Straßenwesen und anfangs auch die etwas artfremde Auftragsgeberfunktion für den Aufbau etlicher Betriebshöfe der damals neu gebildeten VEB Kraftverkehr im Bezirk Cottbus. Zusätzlich wurde einige Jahre später – wie schon oben erwähnt -- ein eigenes Prüflabor für Baugrund und Baustoffe eingerichtet. Alle diese Aufgaben umfassten in erster Linie die Fern- und Landesstraßen (in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl der Gemein-

8 *Todt* war der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen in der NS-Zeit.

den meist auch gemäß der Straßenverordnung für deren Ortsdurchfahrten). Das Straßenbauamt fungierte also als Verwaltungs- und Baubehörde aller öffentlichen Straßen im Bezirk, soweit sie nach der Straßenverordnung in die Rechtsträgerschaft bzw. Planträgerschaft des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR oder des Rates des Bezirks Cottbus fielen. Die Autobahnen wurden und werden vom Autobahnamt betreut. Mitunter wurden jedoch zur Unterstützung der Kommunen befristet auch Aufgaben für Kreis- und Gemeindestraßen vertraglich übernommen bzw. sind diese vom „übergeordneten Organ“ dem Amt aufgedrückt worden.

Das SBA gehörte in den Kreis der Behörden und Einrichtungen, die Dritte bei Planungen sowie in Standortgenehmigungsverfahren auch bei sogen. Sondernutzungen des Straßenraumes beteiligen mussten. Das war vom Anliegen und vom Prozedere her zum Teil deckungsgleich mit Vorschriften für bundesdeutsche Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren. Diese spezielle Aufgabe war in der Abt. TÖP angesiedelt.

Unaufhaltsamer Aufstieg!?

Wie schon erwähnt, wurde ich nach der Sachbearbeiter-Tätigkeit im Bereich Technisch-Ökonomische Planung (TÖP) mit den Aufgaben des Abteilungsleiters TÖP betraut, als *Christian Lehm* zunächst für seine Dissertation und danach für den Aufbau des SBA-Labors im Rahmen dieser Abt. mit großer Sachkenntnis und viel Engagement das Konzept für ein Straßenbaulabor entwickelt und umgesetzt hatte. Schwierigkeiten gab es dabei für ihn genug: Die Ausstattung eines Labors mit Technik, Prüf- und Messegeräten usw. war unter den DDR-Bedingungen nicht gerade leicht. Auch das Personal musste erst gewonnen und eingearbeitet werden. Die Räumlichkeiten fanden wir nahe dem Dienstsitz des SBA in dem Eckhaus Karl-/Amalienstraße, wo ein schon längere Zeit leer stehendes Kellergeschoss eigens zu diesem Zweck mühsam ausgebaut worden ist. Als das Labor funktionsfähig und personell ausgestattet war, erhielt es den Status einer Abteilung des SBA. Und *Christian* war nun der Laborchef.

Nun wurde ich offiziell der Abt.-Ltr TÖP. Mein Gehalt stieg mit der Beförderung auf 1150 Mark entsprechend der Vergütungsgruppe V für Ingenieure. Ich avancierte dann nach einem weiteren Jahr zum Stellvertreter des Amtsleiters. Da dieser zu einigen jeweils viele Monate andauernden Auslandseinsätzen in Algerien und in Vietnam delegiert[9] worden ist, war ich in diesen Zeiten „amtierender Amtsleiter und Abteilungsleiter TÖP“. Ich will nicht verhehlen, dass mein relativ schneller Aufstieg sicher auch der Kombination Diplom-Ingenieur und Parteimitglied geschuldet war. Aber wahrscheinlich habe ich mich wohl bei dieser Arbeit auch nicht allzu dumm angestellt.

9 Da ist schon wieder ein Beispiel für unterschiedlichen Sprachgebrauch in Ost und West: *delegiert* oder *abgeordnet*; eine Delegierung hatte oftmals den unangenehmen Beigeschmack eines Parteiauftrags-Muss..

Mit dieser Entwicklung stiegen die Anforderungen an meine Fähigkeiten der Menschenführung. Auf diesem Gebiet hatte uns das Studium absolut nichts mitgegeben, außer vielleicht die Vorbildwirkung der Lehrkräfte. Literatur oder Schulungen zu diesem Thema waren zu jener Zeit noch nicht aktuell, das kam erst Ende der 60er auf. Es hieß also Vorbilder zu finden, kritisch abzugucken und selber zu probieren nach dem Motto *Trial and Error*; hoffentlich war da nicht allzu viel *Error* im Spiel.

Die für meine fachliche Tätigkeit und die Leitungsaufgaben notwendigen Fähigkeiten, Kenntnisse und Erfahrungen musste ich mir also „am Arbeitsplatz" aneignen. Neudeutsch *Learning by Doing*. Ich vermute heute in der Rückschau, dass meine Entscheidungen in Personalangelegenheiten anfangs oft „aus dem Bauch" gefällt worden sind und die Menschenführung recht intuitiv und subjektiv gewesen sein mag. Hoffentlich habe ich dabei nicht allzu viel Porzellan zerschlagen!

Die schwere Kunst der Menschenführung

Unübersehbar war, dass mit dem Aufstieg in der Hierarchie einige Kollegen auf eine gewisse Distanz zu achten begannen oder aber andere sich durch das Überbringen von „vertraulichen Informationen" beliebt machen wollten. Vorsicht war geboten und ich musste erst lernen, damit souverän umzugehen. Ich erinnere mich nicht, im Umgang mit meinen Mitarbeitern jemals arrogant oder aber kumpelhaft aufgetreten zu sein, irgendwann die Fassung verloren zu haben oder jemals laut geworden zu sein. Diese Umgangsform habe ich aber auch strikt von meinen Kollegen mir gegenüber verlangt. Die wirksamste Methode, Leute wieder auf den Teppich zu holen, war mir, mit der sofortigen Beendigung eines derartigen „Gesprächs" zu drohen. Das hat immer geholfen.

Ansonsten war ich stets bemüht, keine Arbeit liegen zu lassen, Entscheidungen nicht zu überstürzen oder unnötig aufzuschieben, wichtige Angelegenheiten mit den richtigen Leuten zu besprechen oder „zu überschlafen". Das konzentrierte und gründliche Arbeiten steckte mir aus der Arbeit bei Prof. *Rabich* in den Knochen. Neu war für mich die Herausbildung einer Büroorganisation, die ja in den Amtsstuben der DDR weitgehend der Phantasie und Erfahrung jedes Einzelnen überlassen blieb und die ich in einem beachtlichen Chaos vorfand. Die DDR hatte ja übrigens nicht einmal ein Verwaltungsverfahrensrecht. Es dauerte z.B. einige Zeit, bis ich ein funktionierendes Ablagesystem nach einem selbst aufgestellten Aktenplan der Abteilung schuf und danach gemeinsam mit dem Justitiar *Heinz Köhler* und dem Archivar *Willi Sergel* Geschäftsordnung und Aktenplan für das gesamte Amt aufgebaut hatte.

Lernen musste ich auch erst, bei einfacheren Vorgängen aus dem Stegreif für das Stenogramm oder gar „in die Maschine" (die gute alte Schreibmaschine) oder am Fernschreiber zu diktieren. Geschrieben wurde auf traditionellen Schreibmaschinen mit Farbband. Umfangreichere Ausarbeitungen wurden vom Sachbearbeiter mit Hand gepinselt, ggf. mit Schere und Kleister in die richtige Ordnung gebracht und

dann der armen Sekretärin zur Reinschrift überlassen. Mehrere Exemplare eines Schreibens wurden als Original mit „Durchschlägen“ auf seidigem Durchschlagpapier gefertigt. Eine Knochenarbeit für eine Schreibkraft! Freude kam auf, wenn nachträgliche Änderungen oder Fehlerkorrekturen nötig wurden und die Zeit drängte. Das liegt noch keine 50 Jahre zurück!

Vervielfältigungen von Texten und Zeichnungen waren also problematisch: Anfangs gab es im Amt nur die technischen Möglichkeiten „Lichtpause“ (=„Blaupause“) von beschriebenen und gezeichneten Transparentblättern oder das meist kaum leserliche Ormig-Verfahren. Irgendwann kam dann ein „Wärmekopierverfahren“ auf, dessen bräunlich-gelbliches „Glibberpapier“ schon nach vier, fünf Jahren verblasst und nicht mehr zu entziffern war. Vervielfältigungsgeräte mit Tintenstrahldrucker standen erst Ende der DDR-Zeit zur Verfügung. Heute ist das schon längst vergangene Technikgeschichte. Apropos Technik: Als Rechenmaschinen hatten wir nur einige wenige Handkurbel-Maschinen, die von Hand zu Hand gingen. Erst Jahre später gelang der Kauf einer polnischen, elektrischen Rechenmaschine.

Ich hatte es mir zur Gewohnheit gemacht, zum Feierabend die Ereignisse des Tages nochmals zu rekapitulieren. Meist auf dem Weg zur Arbeit begann ich die zu erwartenden Aufgaben des bevorstehenden Tages im Geist durch zu gehen. *Willi Könnemund* hat als Oberbauleiter sogar eine Art Bautagebuch zu allen seinen Aktivitäten bei der Beaufsichtigung von Baustellen geführt. Das half ihm, bei Streitigkeiten mit Unternehmen gerichtsfeste Beweise heranzuziehen. In Dienstbesprechungen aller Art wurde allerdings von den Kollegen ziemlich ausführlich oder stichwortartig mitgeschrieben. Nach dem Motto „Was du schwarz auf weiß besitzt …“

Hier noch ein Wort zur Ausstattung mit der Telefonie: Anschlüsse und Verteileranlagen waren allgemein bis zum Ende der DDR eine Rarität. Da dieser Bereich bei unserer übergeordneten Fachabteilung Verkehrs- und Nachrichtenwesen des Rates des Bezirkes angesiedelt war, hatten wir zum Glück etwas günstigere Bedingungen. Für bestimmte Aufgaben standen sogar zwei Fernschreiber zur Verfügung.

Nicht ganz am falschen Ort unter der obigen Zwischenüberschrift folgt eine Anmerkung zur „Kleiderordnung“. Viele der Ingenieure und oft sogar auch der Kraftfahrer trugen je nach Jahreszeit meist Anzug oder Sakko-Kombination mit weißem Oberhemd und Krawatte. Wir meinten, dadurch auf den Baustellen, unter der Bevölkerung und auch im eigenen Haus einen gewissen Respekt hervor zu rufen. Heute ist das in diesem Metier im Alltag nahezu ausgeschlossen und besonderen Ereignissen vorbehalten.

Vorbilder und Helfer

Viel profitierte ich von dem Wissen und den Erfahrungen einiger älterer Kollegen, ich nahm deren bereitwillig, kameradschaftlich und dezent gegebenen Hinweise gern entgegen; dies freilich nicht ohne kritische Prüfung. Diese „Helfer“ im Amt waren vor

allem die „alten Hasen“ *Hasso Kaiser* (Amtsleiter), *Heinz Köhler* (Recht), *Willi Könnemund* und *Dieter Zien* (Bauleitung), *Christian Lehm* (TÖP), *Leo Lyttko* (Bauaufsicht Brücken) und *Walter Hirche* (Bauaufsicht Straße), *Josef Schneider* (Haushalt), *Willi Sergel* (Archiv), *Karl-Heinz Smolka* (D. und L.= **D**okumentation und **L**iegenschaften). Die eben genannten Kollegen dürften zu jener Zeit so zwischen 40 und 50 Jahre alt gewesen sein.

Auch von Fachleuten aus den Verwaltungen, Projektierungsbüros und Baubetrieben konnte ich viel lernen, wenngleich sich zu Letzteren die Berührungen naturgemäß nicht so eng gestalteten oder gestalten durften (schließlich befanden wir uns in einem Auftraggeber-Auftragnehmer-Verhältnis[10]). Hier fallen mir einige Herren ein: *Heinz Bartsch* (Ltr. der Abt. Verkehr des Rates des Bezirkes), von dort *Helmut Knerich* und *Siegfried Pusch* (Straßenwesen), *Willi Hoppe* (ökonomische Planung), von der Hauptverwaltung Straßenwesen in Berlin *Rudi Schild*, der Rheinländer *Paul Hovenbitzer* und *Heinz Stehling*, vom Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen (EIBSw) Berlin *Siegfried Fröhlich*, *Heinz Blaschke* und *Hans-Hasso Dechandt*, vom EIBSw Dresden Dr. *Peschel* und *Trautmann*. Gute Arbeitskontakte entwickelten sich auch zu den wenigen privaten Bauunternehmen, wie z.B. den Herren *Gäßner* (Rietschen), *Kuhmann* (Cottbus), *Mattig&* Lindner (Forst) und *Schupp* (Cottbus) sowie zu Bauleitern des VEB Straßenbau Halle und VEB Straßenbau Potsdam, des Tiefbaukombinats Cottbus, ebenfalls zu einigen Kollegen aus dem Staatlichen Straßen-Unterhaltungsbetrieb (SSUB) Cottbus, wie *Joachim Geburek* und *Max Lehmann* sowie aus den SBÄ der Nachbarbezirke *Giersberg* (SBA Potsdam) und dem „*Schwarzen“ Hoffmann* (SBA Strausberg).

Viele der genannten Männer hatten die Last des Militärdienstes als Pioniere an der Front oder im Hinterland sowie die schweren Nachkriegsjahre mit der oftmals provisorischen Instandsetzung von Verkehrsanlagen mit ständigem Materialmangel und schlechter Technik hinter sich. Aus diesen Erfahrungen vermittelten sie mir ein Gefühl für unkonventionelle Lösungen und einen flexiblen Umgang mit dem technischen Regelwerk, soweit dies angebracht und vertretbar war.

Anfangs arbeiteten Frauen nur als Hilfskräfte im Amt, aber so nach und nach fanden auch junge Ingenieurinnen in das SBA. Für deren Anwerbung nutzten wir die Betreuung während ihrer Praktika und die Vergabe und Betreuung von Abschlussarbeiten an Hoch- und Fachschulen.

Namen zu nennen von Leuten, mit denen ich nicht klarkam, verbietet sich hier. Entweder leben sie noch oder sie sind tot: In beiden Fällen schweigt man lieber.

---

10 Das ging so weit, dass mich *Horst Kindermann* vom EIBSw Berlin bei einer Vor-Ort-Begehung anfangs mit „Sie“ anreden wollte, obwohl er nur einen Jahrgang vor mir an der Cottbuser Hochschule studiert hatte. Wir ließen das dann aber sofort sein. Oder nach Jahrzehnten im Hoppegartener Landesamt: Mit dem um einige Wochen älteren Abt.-Ltr. *Dieter Fröse w*aren wir schon während unserer Praktika in Schwarze Pumpe „per Sie“. Dann wirkten wir beide etliche Jahre im BLVS als Abt. -Ltr. Erst als Rentner bot er mir nun das „Du“ an. Ich dagegen meinte nun, das sei etwas verspätet und blieb beim „Sie“. Seit einigen Monaten bin nun ich der Ältere – er lebt leider nicht mehr. ...

Gute Kontakte hatte ich zu so manchem Kollegen aus dem Büro für Territorialplanung, dem Cottbuser Büro für Stadtplanung, der Wasserwirtschaftsdirektion Spree-Oder-Neiße, zum Projektierungsbüro für Wasserwirtschaft u.a.m (in diesen Büros fand ich unseren früheren Hochschuldozenten für Landschaftsgestaltung *Otto Rindt* vor und einige ehemalige Studienkollegen, wie z.B. *Karl-Heinz Helbig*, *Klaus Kantelberg*, *Günter Mauersberger*, *Horst Müller*, *Alois Seewald*, *Werner Siemers*, *Wolfgang Weißpflog, Hermann Wittig* und so mancher andere. Selber eingestellt habe ich den mir durch die Studentenbetreuung bereits bekannten *Dietrich Hermann*, der gerade sein in Cottbus begonnenes Studium in Weimar zu Ende gebracht hatte. Mein Freund *Karl-Heinz Helbig* fand später auch zum BfV.

Wichtig war mir, eine gute Zusammenarbeit mit den Planern der Reichsbahndirektion Cottbus zu pflegen, besonders mit *Joachim Grimm*, *Christian Heimbach, Peter Knaack* und dem Alt-Eisenbahner *Heinz Noack,* der bald zu uns stieß. Ebenso zu den Betrieben der Kohle- und Energiewirtschaft (hier fällt mir besonders *Grosser* als Verantwortlicher für Folgemaßnahmen des Kombinates Schwarze Pumpe ein), dem Rat des Bezirkes (das betraf neben der Abt. Verkehr vorwiegend das Bezirksbauamt mit dem Bezirksarchitekten *Heinz Kästner*, seinem Stellvertreter *Ludwig Herrn* und die Bezirksplankommission, meist in Person von Dr. *Schubert*. Und mit *Hermann Wittig* vom Büro für Territorialplanung (BfT) Weitere Kontaktpartner waren Mitarbeiter von den Räten der Kreise und so mancher Stadt oder Gemeinde, wie auch der Versorgungsbetriebe … Erwähnen möchte ich unbedingt noch die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei auf Bezirks- und Kreisebene. Alle hier erwähnten Kontakte vertieften sich übrigens noch nach meinem Übergang von dem SBA zum Büro für Verkehrsplanung (BfV) und waren mir auch da eine große Hilfe.

Ich sammelte also Pollen und Nektar von zahlreichen Blüten, soviel ich nur bekommen konnte. Ist daraus ein guter Honig geworden? Na ja, ich weiß es nicht, das müssten andere bewerten.

Von etlichen hier nicht namentlich genannten Leuten, von denen ich viel Verständnis und Hilfestellung erlebte, habe ich leider die Namen in meinem Speicher „verlegt“ oder „überschrieben“ Auch ihnen gilt mein Dank.

Technische Planung von Straßen und Brücken

Ich sollte ja als Sachbearbeiter die Aufgabenstellungen für die Projektierung von Straßen- und Brückenbaumaßnahmen erarbeiten, diese mit den vorgesehenen Projektanten und Baubetrieben abstimmen und vor diversen Gremien und in Einwohnerversammlungen verteidigen. Das geschah zunächst so, dass ich einige male im Windschatten des Abteilungsleiters mitlief, des sehr verständnisvollen und kollegialen Dr. *Christian Lehm*.

Zu einer selbständigen Arbeit brauchte ich erst einmal eine gründliche Kenntnis einschlägiger Gesetze und technischer Vorschriften und Richtlinien. Ferner bedurfte es

eines Gefühls für „Land und Leute“ und die geografischen Besonderheiten des gesamten Bezirkes Cottbus von der Neiße bis zur Elbe, vom Lausitzer Grenzwall bis zum Unteren Spreewald. Die hierzu notwendigen – und meist auch anstrengenden Dienstfahrten waren ja bis in die Kreise Jessen oder Bad Liebenwerda wahre Tagestouren.

Meine Tätigkeit erforderte freilich auch eine gründliche Kenntnis der vorhandenen Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsstruktur, der Verkehrsnetze und -anlagen. Ich verschaffte mir diese meist durch örtliche Begehungen/Befahrungen, über ein gründliches Kartenstudium und nicht zuletzt über das Studium der Ergebnisse auf den Arbeitsfeldern der Stadt- und Gebietsplanung (diese entsprach methodisch schon damals weitgehend der Raumplanung in der Bundesrepublik, nur ahnte das kaum jemand). Mitunter war es auch wichtig, die historischen Entwicklungen des jeweiligen Planungsgebietes und die Eigenheiten seiner Bevölkerung zu ergründen. Man musste schon beachten, ob bestimmte Bevölkerungsgruppen je nach ihrem Ursprungsland besondere Besonderheiten haben könnten. Es war sicher nützlich, die Spezifik schlesischer Bevölkerungsgruppen im Raum Rietschen oder ehemals flämischer Gruppen im Kreis Jessen zu unterscheiden und zu achten. Das galt natürlich im besonderen Maß für die Sorben in der Lausitz und im Spreewald.

Unverzichtbar war für mich das Eindringen in die aktuellen technischen Vorschriften und Richtlinien des Straßen- und Brückenbaus. Dies wurde allerdings dadurch erschwert, dass in diesem Zeitraum gerade die Ablösung der bis dahin gesamtdeutsch identischen DIN begann und die DDR-spezifischen Technischen Güte- und Liefervorschriften (TGL) eingeführt worden sind. Diese waren weitgehend angelehnt an die sowjetrussischen GOST (**Go**ssudarstwenny **St**andard), die bald auf den gesamten RGW-Raum ausgedehnt werden sollten.

Ferner galt es, die bedeutendsten Vertreter der Gebietskörperschaften (der „örtlichen Organe“ – wie es so hieß) kennen zu lernen, ihre Wünsche und Ziele zu ergründen. Schließlich war es bei konkreten Objektplanungen nötig, das Zusammenwirken zwischen Auftraggeber, Projektanten und Bauunternehmen, Gemeindevertretungen, den von unserem Vorhaben betroffenen Anliegern, Grundstückseigentümern, Versorgungsträgern usw. usf. zielgerichtet zu organisieren.

In die rein „technische Planung“ mit dem dafür umfangreichen Vorschriftenwerk zum Straßen- und Brückenbau und in die straßenrechtlichen Bestimmungen, wie auch in den Ablauf der Volkswirtschaftsplanung oder in die Kalkulation der Baumaßnahmen musste ich mich erst hineinarbeiten, hierfür und für das Straßenbaurecht hatte ich vom Studium her nur wenige Ansatzpunkte. Und die studentischen Entwurfsarbeiten in Form von Belegen lagen ja doch schon fünf Jahre zurück. Aber ich fand mich unter *Christians* Anleitung relativ schnell in die Materie hinein.

Anmerkungen zum Planungssystem in der DDR

Ein wesentlicher Mangel der Verkehrsplanung in der DDR, wie auch überhaupt der Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung, war zweifellos das Fehlen einer formalisierten öffentlichen Anhörung und eines demokratisch organisierten bzw. legitimierten Verfahrens, das etwa der bundesrepublikanischen Planfeststellung adäquat gewesen wäre. Verwaltungsgerichtliche Nachprüfungen der Einsprüche von Bürgern waren nicht vorgesehen. Proteste gegen den Straßenbau gab es damals zu unserem Glück nur vereinzelt, jedoch fast nie als organisierte Aktion. War das die vorauseilende Furcht der Betroffenen, sich als „gegnerische Aktivität“ zu geben? Oder war es die damals noch verbreitete Freude über den Aus- und Neubau von Straßen mit positiven Folgen für das Ortsbild? Für uns Planer erleichterte diese mangelnde Demokratie ohne Zweifel die Arbeit und ermöglichte kurze Bearbeitungszeiten. Der meist unproblematische Grunderwerb vereinfachte ebenso die Planung (Enteignungen waren eher selten, wenn auch im Einzelfall gesetzlich durchaus möglich).

Der Mangel an Rechtsmitteln der Bürger war allerdings aus heutiger Sicht ein erhebliches Manko. Ziemlich arge Verhältnisse waren das, aber wir wussten es nicht besser. Wir hatten zwar im Vergleich zur BRD kurze Planungszeiten, jedoch wurden die vorgesehenen Bauzeiten meist wegen der oft unzureichenden technischen Ausstattung der Bauunternehmen und häufigem akuten Baustoffmangel ungebührlich lange überzogen.

Noch ein gravierender Mangel der (ökonomischen) Planung war der Anspruch, alles bis ins Detail staatlich vorgeben zu wollen und zu können. Enge Grenzen waren dem wirtschaftlichen Wettbewerb, neuen technischen Ideen und der eigenen Initiative gesetzt. Die in Pamphleten und Losungen der SED erhobenen Forderungen nach Wettbewerb und Initiativen oder zur Förderung des Neuererwesens zielten auf die bedingungslose Erfüllung der starren staatlichen Planvorgaben in den Betrieben, meinten jedoch niemals die darüber liegenden Ebenen, aus denen relativ leichtfüßig in bestätigte und beschlossene Planungen hinein dirigiert worden ist.

Arbeit mit Bürgern und anderen Betroffenen

Die von unseren Planungen in ihren Interessen betroffenen Bürger unterrichteten wir in öffentlichen Einwohnerversammlungen, mitunter auch im kleinen Kreis. Dort versuchten wir, die vorgesehenen Maßnahmen an Hand von Zeichnungen und Plänen zu erläutern und die Anwesenden von der Notwendigkeit und Richtigkeit unserer Vorstellungen zu überzeugen. Meist begleitete uns dabei der jeweilige Entwurfsverantwortliche des Projektierungsbüros. Mitunter waren auch Vertreter der Versorgungsbetriebe anwesend, sofern der Straßenausbau mit Veränderungen von Versorgungsleitungen verbunden war.

In manchen Fällen erwiesen sich bei solchen Versammlungen vorgetragene Alternativ-Vorschläge der Einwohner aus ihrer genaueren Ortskenntnis heraus durchaus als vorteilhaft und wir haben diese dann möglichst aufgegriffen[11]. Verbleibende Unzufriedenheit der Bürger und ihre Vorschläge artikulierten sich oft auch in Eingaben und Neuerervorschlägen, die mussten ernsthaft, gründlich und in einer möglichst kurzen Zeit beantwortet werden. Die Arbeit mit Eingaben der Bürger unterlag einer ziemlich strengen Kontrolle[12] durch die übergeordneten Stellen und die Partei.

Mit den durch eine Straßenplanung (z.B. für den Aus-, Um- oder Neubau eines Straßenzuges, eines Kreuzungsbauwerkes usw.) betroffenen Verwaltungen und Versorgungsträgern und den Rechtsträgern kreuzender Verkehrsanlagen hatten wir recht umfangreiche und oft langwierige Verhandlungen gemeinsam mit unserem Justitiar *Köhler* darüber zu führen, was zu tun sei, in welchem zeitlichen Rahmen und wer die Kosten und die Beaufsichtigung der notwendigen Eingriffe anteilig übernimmt. Durchaus vorteilhaft waren dabei die gesetzlichen Regelungen zur finanziellen Verantwortung der Veranlasser einer Investition, wobei man unterschied in *unmittelbare* und *mittelbare Folgeinvestitionen*. Wichtig hierfür waren die vertraglichen oder in einfacheren Fällen protokollarischen Abmachungen zur räumlichen und zeitlichen Koordinierung der notwendigen Maßnahmen einschließlich der Finanzierungsanteile z.B. der Versorgungsbetriebe und deren Einordnung in deren Wirtschaftspläne. So gelang es i.d.R. auch, seitens der Versorgungsunternehmen, ein Aufbuddeln der neuen Verkehrsanlagen für längere Zeit zu vermeiden.

Die Aufgaben der Abt. TÖP umfassten aber nicht nur die Planung von Straßen und Brücken mit deren Eingriffen in vorhandene Strukturen. Es galt hingegen auch, bei den Planungen anderer Bauträger, die Interessen des Straßenwesens zu vertreten. Das meint alle von den Leitungsträgern vorgesehenen Veränderungen im Straßenraum oder Bauten in der Nachbarschaft der Straße und auf benachbarten Flächen. Was heute in der BRD unter der „Beteiligung der Träger öffentlicher Belange“ bei Planungsverfahren verstanden wird, war in der DDR die Abgabe von Stellungnahmen zur Planung anderer Dienststellen und Betriebe (der sogenannten „Dritten“, wie das im Juristenjargon heißt). Das konnte z.B. die Verlegung von Leitungen der Versorgungsbetriebe sein. Entsprechende Stellungnahmen gaben wir im Rahmen der Standort-Zustimmungs- bzw. -genehmigungsverfahren gegenüber dem Veranlasser bzw. an die Genehmigungsbehörde ab. Das erforderte gründliche Prüfungen der eingereichten Planunterlagen und die Abgleichung mit eigenen Planungen und längerfristigen Absichten Dritter. Diese Aufgabe nahm einen großen Raum in unserer TÖP-Tätigkeit ein, besonders der Kollege *Horst Schwadt* engagierte sich für diese Aufgabe. Es galt auf diese Weise die beabsichtigten Maßnahmen der „Dritten“ untereinan-

11 Ich erinnere mich deutlich daran, dass wir die den Ort Almosen längs durchschneidende F 169 durch eine Ortsumgehung ersetzen wollten. Die Bürger plädierten jedoch für einen Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt. Wir sind dem gefolgt. Eine Umgehung gibt es dort noch immer nicht.

12 In der BRD haben wir viele Formen der demokratischen Mitwirkung und das ausgefeilte Prozedere im Planungsgeschehen kennen gelernt. In den Verwaltungen betrachtet man dies allerdings ziemlich oft als lästiges, wenn auch als unvermeidliches Übel.

der und mit den Absichten des Straßenbaues zu koordinieren, um wie schon erwähnt spätere Aufbrüche der Straßen so gering wie möglich zu halten oder vorausschauend Freiräume für spätere Straßenerweiterungen zu sichern. Ein anderes Prüfkriterium war dabei z.B. die Einhaltung der in der Straßenverordnung geforderten Mindestabstände geplanter Baulichkeiten gegenüber vorhandenen Straßen oder mit Blick auf schon aktuelle Planungen für deren Veränderung.

Eine Vorstufe der Projektierung

In einer Vorplanungsphase verschafften wir uns meist erst einmal gründliche Ortskenntnisse des Planungsgebietes und analysierten die vorhandene Bausubstanz, dann führten wir Planungsbesprechungen in einem größeren Kreis von unmittelbar am Bauvorhaben beteiligten bzw. betroffenen Institutionen und Unternehmen und Anlieger durch. Erste Ideen oder schon vorliegende Studien des Projektanten wurden mit den Anliegern diskutiert, schließlich sollten die ja ihre Zustimmung geben. Im Ergebnis leiteten wir die Vermessung durch den zuständigen Vermessungsbetrieb ein, veranlassten die Untersuchungen des Baugrundes, ließen das Planungsgebiet nach Kriegsgräbern und Munition absuchen[13], meldeten unsere *Folgeinvestitionen* bei Versorgungsbetrieben an, leiteten Vorgespräche zum eventuell erforderlichen Grunderwerb ein und erteilten schließlich die entsprechenden Aufgabenstellungen an das Projektierungsbüro. Ein ganz schöner Aufwand schon im Vorfeld der eigentlichen Projekterarbeitung.

Schließlich mündeten diese Voruntersuchungen in der damals formalisierten „Technisch-Ökonomischen Zielstellung“ (TÖZ) zur weiteren Planung und Vorbereitung der Investition, die dem Planträger (auf richtig bundesdeutsch: Baulastträger) zur Bestätigung vorzulegen war.

Projektbesprechungen und Einwohnerversammlungen waren nicht ohne Reiz und stellten hohe Anforderungen an deren Vorbereitung und Durchführung. Damals gab es zum Glück in der Regel eine große Bereitwilligkeit der Anlieger und Grundstückseigentümer, den vorgesehenen Eingriffen zuzustimmen oder tragfähige Kompromisse zu finden. Die Leute standen dem Straßenbau noch überwiegend positiv gegenüber. Der Straßenbau war ja oft in den dörflichen Ortsdurchfahrten die Initialzündung für positive Veränderungen des Ortsbildes überhaupt, es entstanden Geh- und Radwege oder eine neue Beleuchtung. Die Anlieger bekamen meist einen neuen Zaun und bald renovierten sie auch ihre Häuser und verschönerten somit das Ortsbild. Das sprach sich herum und ermunterte andere Gemeinden, derartigen Ausbauplanungen der Ortsdurchfahrt ihre Zustimmung zu geben.

13 Gerade in Brandenburg ist heute noch immer mit Gräbern und Kampfmitteln zu rechnen, hatten doch beim Vorrücken der Sowjetarmee zur Hauptstadt Berlin heftigste Kämpfe in diesem Raum stattgefunden.

Sich bekannt machen mit Rechtsvorschriften

Was im Studium fast keine Rolle gespielt hatte, das waren juristische Grundsätze und Kenntnisse von einzelnen Rechtsvorschriften. Es blieb wohl keinem Absolventen einer technischen Disziplin erspart, sich als Ingenieur in der Praxis auch mit diesem Metier zu beschäftigen. So ging es auch mir: Planungsrecht, Arbeitsrecht, Straßenrecht … Zum Glück hatten wir im SBA einen Justitiar, den *Heinz Köhler*, mit dessen Hilfe gelang es mir ganz gut, in dieses – in der DDR ohnehin vergleichsweise nicht so umfassend und tiefgehend ausgetüftelte – Fachgebiet einzudringen. Ja, ich bekam sogar einigen Spaß an der Sache. Besonders das Straßenbaurecht in Form der Straßenverordnung war mir dank dem kleinen blauen Kommentar des DDR- Straßenjuristen Knobloch bald kein Geheimnis mehr.

Ökonomische Planung – ein notwendiges Übel?

Die Aufgaben der Abt. TÖP umfassten also die *technische* und die *ökonomische* Planung. Man ahnt schon aus den vorigen Abschnitten, dass neben der eben geschilderten, rein *technischen Planung* viel Aufwand für die *ökonomische Planung* getrieben werden musste.

Völlig neu und nicht ganz nach meinem Geschmack war gerade dieser Bereich der ökonomischen Planung, denn so etwas hatte im Studium überhaupt keine Rolle gespielt. Diese wirtschaftlich-kaufmännische Seite der Abt. TÖP erforderte nicht nur Kenntnisse der Kalkulation und Preisbildung nach einheitlichen Kalkulationsrichtlinien auf der Grundlage eines *amtlichen Festpreiskataloges*. Zu den TÖP-Aufgaben gehörte neben der gerade beschriebenen Objektplanung noch die Jahres- und Fünfjahresplanung der *finanziellen Mittel* und des *Baubedarfs* mit dem Ziel, längerfristig bedarfsgerecht zu planen und den Rahmen der staatlichen Vorgaben für die „finanziellen und materiellen Kennziffern“ auszuschöpfen bzw. einzuhalten sowie die Bauvorhaben in den Jahres-Volkswirtschaftsplan einzuordnen. Das fand im Rahmen eines ziemlich starren Systems der staatlichen Volkswirtschaftsplanung statt. In diesem iterativen Prozess lief parallel zu der technischen Planung eines Bauvorhabens die Einordnung in die „finanziellen Kennziffern“ des Auftraggebers (also die Finanzierungsquelle), in das Leistungsspektrum der Bauwirtschaft über eine sogen. *„Baukennziffer“* im Gesamtrahmen einer *Baubilanz* und für die Bereitstellung kontingentierter Baumaterialien (Materialbilanz-Anteile). Das war eben Planwirtschaft. Und dazu noch der Mangel an bestimmten „Engpass-Materialien“.., Na ja, für heutige Leser ein Buch mit sieben Siegeln – das ging freilich auch gesamtstaatlich auf Dauer nicht gut.

Ausschreibungen für Projektierungs- und Bauleistungen gab es in der DDR nicht, diese Aufgaben wurden „von oben“ den Unternehmen nach Erfahrung und regionalem Einzugsgebiet auferlegt. Auftraggeber und Auftragnehmer waren bei diesem Akt am Rande beteiligt. Ein wirtschaftlicher Wettbewerb zwischen den Unternehmen verbunden mit einem Preisdruck fand somit nicht statt. Die Betriebe waren allerdings immer

voll ausgelastet und hatten ihr Auskommen, da ja der *Baubedarf* und das *Bauaufkommen* von den Bauämtern in ihren jährlichen *Baubilanzen* miteinander ausgeglichen (also „ausbilanziert“) wurden. Unser größtes Investitionshindernis war damals nicht so sehr das Geld, eher der Mangel an verfügbarer Baukapazität oder die unzureichende Bereitstellung kontingentierten Baumaterials, mal von Stahl, mal von Bitumen, mal von Holz … Diese gesamte Volkswirtschaftsplanung und deren Abrechnung rochen stark nach „Tonnenideologie“ und war auf Dauer nicht besonders effizient.

Hau-Ruck-Projekte

Am schnellsten wuchs ich in die technische Planung der Straßen und Brücken hinein, als mich *Christian Lehm* einige Hau-Ruck-Projekte selbst ausarbeiten ließ, da die Projektierungsbetriebe meist zu unbeweglich waren, mal ganz schnell einen Auftrag zu übernehmen. Ich erinnere mich an mein erstes Projekt dieser Art, es war die endgültige Gestaltung der nördlichen Rampe der F 97 in Schwarze Pumpe (über die Ringbahn, an der damaligen Konsum-Verkaufsstelle), die bis dahin nur behelfsmäßig errichtet worden war. Für derartige Aufgaben fand ich einen großen Haufen früherer Projekte vor, die noch ihrer Verwirklichung harrten. Diese waren auf Aktualität zu prüfen, ggf. neu zu kalkulieren und neueren Erkenntnissen, Bedingungen und Vorschriften anzupassen.„Das lernt“, wie man so sagte.

Konkrete Planungen

An konkreten Planungs- und Vorbereitungsvorhaben will ich hier nur folgende anführen, weil ich an ihnen selber mehr oder weniger intensiv beteiligt war und diese mir typisch für meine eigenen Aufgaben scheinen. Das rasche Anwachsen der Einwohnerzahlen etlicher Städte des Bezirkes zog auch Aufgabenstellungen für die städtische Verkehrsplanung nach sich: Verkehrsanlagen und der ÖPNV mussten dem Wachstum gerecht werden. Diese Aufgaben wurden im Bezirk Cottbus weitgehend von der Stadt-Verkehrsplanung im Hauptauftraggeber Komplexer Wohnungsbau (HAG) abgedeckt und werden hier nicht besonders erwähnt.

Es folgen hier einige Beispiele unserer damaligen regionalen Verkehrsplanung.

a) Für die Lausitz war und ist teilweise noch heute die Gewinnung der Braunkohle und ihre *Veredlung* zu Strom, Briketts, Koks, Stadtgas und weiteren Grundstoffen der Karbochemie charakteristisch und bestimmte damals wesentlich die Aufgaben des Straßengenwesens im Bezirk Cottbus und somit auch der Straßenplanung im SBA. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges erstreckte sich darüber hinaus auch auf die gerätetechnische Ausstattung der Bergbaubetriebe mit Großgeräten zur Braunkohlengewinnung und -verarbeitung wie auch auf deren Instandhaltung (u.a. im Lauchhammerwerk). Wiederholt hörte man zu jener Zeit die anerkennende Einschätzung, dass der Bezirk Cottbus mit dem Ausbau des Straßennetzes „im Republikmaßstab“ mit der Nase vorn läge, geschuldet den vielen Maßnahmen für die

Kohle- und Energiewirtschaft und der hierfür notwendigen Ansiedlung von aus anderen Bezirken zuziehenden Arbeitskräften u.a. in Calau, Cottbus, Guben, Hoyerswerda, Lauchhammer, Lübbenau, Senftenberg, Vetschau, Weißwasser und Welzow. Der stark angestiegene Wirtschaftsverkehr sowie der massierte Berufsverkehr mit KOM zwischen den genannten Wohnstandorten und den vielen Tagebauen, Kraftwerken, Kokereien und Gaserzeugungsanlagen.hatte den Aus- und Neubau so mancher Straßen zur Voraussetzung. Hierbei sei auch das Synthesewerk Schwarzheide erwähnt. Ich befasste mich mit der Planung etlicher „Bergbaufolgeinvestitionen" sowie mit straßenseitigen Voraussetzungen für den Aufbau des Kombinates Schwarze Pumpe und der Kraftwerke Lübbenau, Vetschau und Boxberg. Die Planungen wurden dann allerdings für mehrere Jahre weggepackt und erst während der „Ölkriese" wieder aufgenommen [14]).

b) Vorbereitung und planerische Begleitung der Verlegung der F 96 zwischen Zürchel und Senftenberg über Großräschen. Jahrzehnte später werde ich im BfV wieder mit dieser Straße zu tun haben: Eine schwierige Überbrückung der Bahn in Großräschen war da zu planen und nun auch der Abschnitt Großräschen - Senftenberg über Allmosen erneut zu verlegen, um dem Bergbau Platz zu machen.

c) Verlegung der F 97 zwischen Schwarze Pumpe und Hoyerswerda infolge des Bergbaues auf einer relativ jungen, nicht besonders verdichteten Tagebaukippe, einschließlich einiger Großbrücken. Das war die bis dahin umfangreichste und schwierigste Planung dieser Art. (Hier gelang es mir übrigens erst- und letztmalig, und das nur mit der tatkräftigen Unterstützung Herrn *Grossers* vom Kombinat Schwarze Pumpe und meines früheren Dozenten für Landschaftsplanung an der Hochschule, des Herrn *Otto Rindt*, ein komplettes Begrünungs-Projekt entlang der Neubaustrecke auf Kippengelände durchzusetzen, wodurch 1. die Verwehung der Straße mit Treibsand oder Schnee verhindert und/oder erheblich vermindert werden sollte und 2. die verkehrsgefährdende Eintönigkeit der damals noch nicht rekultivierten Kippe gedämpft worden ist.[15]

d) Überführung der F 169 über etliche Gleisanlagen bei Schwarzheide. Dieses komplizierte, damals durchaus mutige Stahlbeton-Bauwerk mit Hohlkastenquerschnitt war wohl so 120 m lang, in Höhe und Lage kräftig und „doppelt gekrümmt" (also horizontal und vertikal) und das bei ziemlich schlechten Baugrundverhältnissen zu allem Überfluss auch noch auf versetzten Stützen gelagert. Projektiert wurde diese bemerkenswerte Lösung im VEPSw Dresden, unterstützt von Statikern der HfV Dresden. Auch dieses Bauwerk sollte mich viel später im BfV erneut beschäftigen: Nach

14 Zeitweilig hatten steigende Erdölimporte die Energiegewinnung und Karbochemie auf der Basis der Braunkohle zurückgedrängt. Nach der internationalen Ölkriese setzte man wieder mehr auf die Braunkohle. Z.B. das Projekt Kraftwerk Boxberg gewann wieder an Bedeutung.

15 Auf diesem Straßenabschnitt der F 97 (B 97) von etwa 10 km Länge ist es seither tatsächlich nur zu wenigen Bagatellunfällen gekommen. Das Gewicht dieser Aussage wird noch durch die Tatsache unterstrichen, dass jahrzehntelang zwischen Hoyerswerda und Schwarze Pumpe täglich bis zu 15.000 Beschäftigte mit Bussen „in drei Wellen" ohne Behinderungen oder Gefährdungen über diese Fernstraße befördert worden sind.

Jahrzehnten hatten sich überraschend ziemlich starke und zunehmende Verformungen der Brückenplatte gezeigt, bis diese in die Knie ging, wobei nicht genehmigte Schwertransporte der Sowjetarmee ihr den Rest gegeben hatten. Habe ich da etwa auch einen Anteil an irgendeinem Pfusch? Die Ergebnisse der Ursachenforschung für das Versagen des Bauwerks blieben unter der Decke. Offiziell sprach man davon, dass die Stahlbewehrung an einigen Stellen fehlerhaft verlegt worden sei. Tatsächlich ging das Ereignis im Grunde auf sowjetische Schlamperei zurück: Zum einen hatte der eingebaute „zertifizierte Stahl“ weder die sowjetische GOST-Norm und erst recht nicht die Forderungen der TGL erfüllt. (Diese „**T**echnischen Normen, **G**ütevorschriften und **L**ieferbedingungen“ hatten in der DDR die DIN abgelöst). Zum anderen hatten von der Straßenverwaltung nicht genehmigte Schwerlasttransporte der Sowjetarmee nach Aussagen von Augenzeugen deutlich die beschilderte Tonnage-Beschränkung überstiegen. Vermutet wurden besonders schwere, mit Raketen bestückte Raketenlafetten. Das Bauwerk musste im März 1984 gesperrt und möglichst bald erneuert werden! Im BfV hatte ich daher erneut mit diesem Bauwerk zu tun, denn wir beteiligten uns planerisch an der nun notwendigen Dauerumleitung, an der Planung des Sprengens und des Wiederaufbaus der Brücke. Für mich als Bauingenieur war die Beobachtung der Sprengung „meiner“ Brücke ein unvergessliches und traurig stimmendes Erlebnis.

e) Da die Objektplanung ja doch immer einige Zeit braucht, musste mitunter auch improvisiert werden, wenn eine der damals noch vielfach vorhandenen hölzernen Behelfsbrücken nicht mehr standfest war. Bei starker Vereisung der Schwarzen Elster in Jessen hob 1965(?) ein Hochwasser die Eisschicht samt Pfahlgründungen und Brückenfahrbahn gefährlich an. Ich sollte das vor Ort bewerten. Was tun? Ich kam auf den glücklichen Gedanken, Doppel-T-Träger längs auf (!) die Brücke zu legen und die Fahrbahn sozusagen an diese Träger „anzubinden“. Damit konnten wir die Sperrung der Brücke umgehend wieder aufheben Das funktionierte dann tatsächlich einige Jahre, bis wir an dieser Stelle als Ersatz des problematischen Provisoriums die erste Spannbetonbrücke im Bezirk Cottbus planen und bauen lassen konnten. Ich erhielt übrigens für diese Aktion meine erste-Auszeichnung als *Aktivist* mit einer Geldprämie .

f) Mitunter haben wir auch gegenüber den vom EIBSw gelieferten Projekten durchaus vertretbare Vereinfachungen vorgenommen, um Geld, Bauzeit, Verkehrsbehinderungen und Baukapazitäten einzusparen. So gelang es, bei der Verbreiterung der vorhandenen Großpflasterdecke der F169 zwischen Drebkau und Allmosen den daneben liegenden und offenbar sehr belastbaren „Sommerweg“ entgegen dem Projekt nicht auszukoffern, sondern ihn über den Pflasterstreifen hin mit einer gemeinsamen Bitumentrag- und Deckschicht zu verstärken. Schäden sind später nicht aufgetreten. Ein Neuerervorschlag hätte da schon eine heftige Prämie eingebracht. Jedoch: Einsparungsvorschläge unmittelbar eingebundener Beschäftigter durften nicht als „Neuerung“ anerkannt oder prämiert werden.

g) Als besonders kompliziert erwiesen sich beispielsweise folgende Planungen:

- Brücke im Zuge der F 115 in Rietschen über den Weißen Schöps, in Kombination mit einem Wehr in Form von *Fischbauchklappen*.
- Bau einer Eisenbahnunterführung der F 112 in Wilhelm-Pieck-Stadt Guben in einer „Wanne“ mit automatischer Regenwasser-Pumpe.
- Errichtung eines Straßendammes in einem mit Wasser gefüllten Tagebau-Restloch zur Wiederherstellung der Kreisstraße Halbendorf-Trebendorf. Der Kreis hatte uns gebeten, diese Planung zu übernehmen. Um immer gleiche Wasserstände beiderseits des Dammes zu gewährleisten, haben wir mehrfach Verbindungsröhren quer zur Straße in den Damm einlegen lassen. Und dies mit der Auflage, diese Durchlässe jährlich zu reinigen. Hier geschah Jahre später eine Havarie: Infolge der über Jahre unterlassenen Reinigung der Verbindungsröhren zwischen den beiden Hälften des Sees kam es beiderseits des Dammes zu unterschiedlichen Wasserständen, verbunden mit einem Gefälle und somit eine Durchfeuchtung des Dammes, schließlich zu dessen stellenweisem Absacken mit ernsten Folgen.[16]

h) Für den Aufbau der „Zweiten sozialistischen Stadt“ Hoyerswerda erfolgte der Neubau der Ortsumgehung F 96/97 und der „Magistrale“ (als „Erste sozialistische Stadt“ der DDR galt übrigens Stalinstadt, 1961 in Eisenhüttenstadt umbenannt).

i) Der Bezirk Cottbus hatte Mitte der 60er Jahre 2665 km Fern- und Bezirksstraßen mit etwa 530 Brücken. In meiner Zeit beim SBA kam es hauptsächlich darauf an, die Belastbarkeit und Leistungsfähigkeit des vorhandenen Netzes zu erhöhen, bei gleichzeitig entschiedener Senkung des Unterhaltungsaufwandes. Zahlreiche Holzbrücken und Behelfskonstruktionen aus der Nachkriegszeit waren schrittweise durch Massivbrücken zu ersetzen. In der gleichen Zeit konnten wir den Anteil der „sand-geschlämmten Schotterstraßen“ von 170 auf 20 km reduzieren und den Anteil der Fahrbahnbreiten unter 5,5 m von 1480 auf 1410 km verringern. Im gesamten klassifizierten Netz wurden rund 140 Brücken neu gebaut. Dazu gehörten etliche größere Brücken über die Spree und die Schwarze Elster sowie zur Beseitigung einiger stark befahrener höhengleicher Gleiskreuzungen. Daran hatten freilich mehr als ein Koch ihren Anteil …

j) Viele der vorhandenen Fern- und Bezirksstraßen bestanden in jener Zeit zunächst noch aus „Schotterstraßen“, die größtenteils noch vor dem Krieg mit einer recht dünnen bituminösen Deckschicht versehen worden waren (diese Maßnahme sollte eher dazu dienen, die Staubbelastung zu reduzieren, als die Tragfähigkeit zu erhöhen).

16 Als Ursache erwies sich in der Tat, dass wegen der Verstopfung der verbindenden Durchlässe sich ein Höhenunterschied der benachbarten Wasserflächen eingestellt hatte, der einen Grundbruch in dem trennenden Damm mit der darauf liegenden Straße geführt hat. Sie war natürlich nicht mehr befahrbar. Und als man am Dammanfang mit Reparaturarbeiten beginnen wollte, rutschte die Böschung teilweise ab, die dort eingesetzte Planierraupe verschwand im See. Der Fahrer hatte sich gerade noch retten können. Auch an anderen Tagebaurestlöchern sind beim Wiederanstieg des Grundwassers wiederholt Böschungsrutschungen mit tsunami-artigen Überschwemmungen aufgetreten.

Der zunehmende Verkehr mit KOM und LKW, nicht zuletzt geschuldet auch der Industrialisierung in der Landwirtschaft, den Transporten von Roter Armee und NVA…, führten jedoch immer mehr zu erheblichen Schäden an diesen Fahrbahnen. Das besonders im heißen Sommer als auch durch das Wechselspiel von Frost- und Tauwetter im Winter. SBA und SSUB taten alles, um nach und nach durch „grundhaften Ausbau“ die Nutzbarkeit des Straßennetzes zu verbessern. Unsere Aufgabe als Abt. TÖP bestand u. a. darin, diese Maßnahmen mit den perspektivischen Ausbauplänen in Übereinstimmung zu bringen.

k) Schließlich halfen wir in Einzelfällen den Kreisen bei der Planung bedeutender „kommunaler“ Maßnahmen. Die Kreise waren zwar für ihre Straßen selbst verantwortlich, verfügten aber damals noch nicht alle über ausgebildete Kräfte in unserem Fachgebiet.

Schon diese wenigen Beispiele zeigen ein breites Aufgabenspektrum, jedoch auch das Phänomen, dass ein Planer oftmals irgendwann wieder mit einem seiner „früher gelegten Eier“ konfrontiert werden kann. Es wird aber auch deutlich, dass derartige Planungen nicht das Werk Einzelner sind, sondern in der Regel das Ergebnis von Team-Arbeit.

Unvorhersehbares

Bei so manchem Projekt gab es auch unvorhersehbare Ereignisse. Da waren schnelles Entscheiden und Flexibilität gefragt. Hier einige Beispiele: Während der Bauarbeiten stieß der Baubetrieb mitunter unversehens auf Soldatengräber oder auf Blindgänger vom 2. Weltkrieg. Es kam auch vor, dass bei Geräteeinsatz plötzlich Wasser- oder Gasleitungen, Telefon- und Elektrokabel erfasst wurden. Da mussten sehr schnell die Arbeiten eingestellt und die Baustelle abgeriegelt und mit entsprechenden Verkehrszeichen kenntlich gemacht werden. Ggf. waren Posten aufzustellen. Hier kam es darauf an, dass die Polizei und die Gemeindeverwaltung, der Auftraggeber SBA und seine Abt. Bauaufsicht, die Versorgungsunternehmen umgehend unterrichtet wurden. Gemeinsam musste festgelegt werden, wie die Baustelle bei Dunkelheit zu sichern und zu kontrollieren sei.

Und das alles unter Umständen ohne ein Telefon in der Nähe. Sprechfunk gab es da kaum und Handys waren noch nicht erfunden. Ich staune heute, dass wir derartige Vorkommnisse nicht auch mal bei der Zivilverteidigung geübt haben.

Von der Objektplanung zur Verkehrsplanung

Die Planung von Einzelmaßnahmen ist natürlich nur sinnvoll, wenn sie in eine übergeordnete Gesamtplanung eingefügt ist. Diese Einsicht führte mich Schritt für Schritt zur umfassenderen *Verkehrsnetz-Planung* als Teilaufgabe der Verkehrsplanung. Dafür einige Beispiele:

a) Für die F- und B-Straßen haben wir in der Abteilung TÖP gemeinsam mit dem EiBSw Dresden für zunächst fünf Jahre einen Gesamtplan der Netzentwicklung im Bezirk erarbeitet und allseitig abgestimmt. Dies insbesondere mit den Kreisverwaltungen und den benachbarten Bezirken. Darauf aufbauend bemühten wir TÖPer uns in der Folgezeit erstmals um ein längerfristiges Ausbauprogramm für das Fernstraßennetz in Abhängigkeit von Netzfunktion und Verkehrsaufkommen. Und das über drei 5-Jahrplan-Abschnitte hin, also für 15 Jahre. Eine Grundlage dafür waren die Ende der 50er in der gesamten DDR begonnenen systematischen Querschnittszählungen (SVZ), die damals alle 5 Jahre durchgeführt worden sind.[17]

b) Für alle diese großräumigen Untersuchungen waren wir noch auf die alten Messtischblätter 1:25.000 aus dem Deutschen Reich angewiesen[18]. Neuere Kartenwerke standen uns zu jener Zeit noch nicht zur Verfügung.

c) *Hasso Kaiser* hatte schon in seiner Zeit als Referent Straßenwesen eine nach der Bildung des Bezirks Cottbus im Jahre 1952 und der gleichzeitigen, neuen Kreiseinteilung erforderlich gewordene Neuordnung des Landstraßennetzes mehr oder weniger intuitiv vorgenommen und mit einer neuen Nummerierung versehen (die Fernstraßen wurden dabei von früher nahezu unverändert übernommen und um die nunmehr zu Fernstraßen erhobenen F 156, 168, 169, 182, 187, 320 ergänzt).

d) Nun wurde es aber endlich Zeit, eine gründliche Analyse des gesamten „klassifizierten Straßennetzes“ zu erarbeiten. Zunächst mussten wir die Netzfunktion der einzelnen Straßen aus der Sicht der extrem verkehrs- und netzrelevanten Entwicklung der Kohle- und Energiewirtschaft gründlich analysieren. Neben den vielen Straßenumlegungen spielte die Devastierung (= Beseitigung, Zerstörung) ganzer Gemeinden und die stark ansteigende Einwohnerzahl solcher Städte wie Cottbus, Guben, Hoyerswerda, Lauchhammer und Lübbenau eine wesentliche Rolle. Auch mussten wir bei der Netzbetrachtung bedenken, dass die frühere Dominanz der Ost-West-Verkehrs-Beziehungen im Deutschen Reich nach der Oder-Neisse-Grenze nunmehr einem Bedeutungsgewinn der Nord-Süd-Beziehungen in der DDR-Zeit gewichen war. Die deutsche Teilung hatte diese Entwicklung noch verstärkt. Also erarbeiteten wir eine längerfristige Prognose für alle klassifizierten Außerorts-Straßen aus der Sicht ihrer derzeitigen und künftigen Verbindungs- und Erschließungsfunktion unter den Bedingungen der zu erwartenden (mehr oder weniger intuitiv prognostizierten) Verkehrsentwicklung und -belastung. Die Straßenabschnitte wurden für den perspektivischen Ausbau in drei Dringlichkeits-Stufen eingeordnet. Eine nicht gerade untergeordnete Rolle spielte dabei die Bedeutung der einzelnen Straßenzüge für die Lan-

17 Für diese großräumigen Untersuchungen fehlte uns zu jener Zeit noch die Kenntnis der *Verkehrsströme*, die auf den Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten und Gemeinden sowie auf dem Stand der Motorisierung beruhen. Wir richteten uns damals lediglich nach der jeweiligen Querschnitts-Belegung und eine verkehrsgeografische Einschätzung der Straßennetz-Elemente entsprechend ihrer Verbindungs- und Erschließungsfunktion.

18 Unsere Karten 1:25.000 stammten anfangs aus den 1930er Jahren, sie enthielten übrigens zahlreiche eingedeutschte Ortsnamen anstelle der früheren, heute wieder verbindlichen deutlich sorbischen Bezeichnung. Diese Karten wiesen allerdings aus militärischen Gründen bewusst fehlerhafte geometrische Beziehungen und Flächennutzungen auf.

desverteidigung. Eigentlich war diese Arbeit damals schon der Vorläufer eines Generalverkehrsplanes, bezogen auf das Straßennetz eines ganzen Bezirkes.

e) In eigener Regie bastelten wir auch im Bezirk Cottbus nach einem Ministerratsbeschluss gemeinsam mit den Kreisen ein umfangreiches „Programm zum Anschluss der Dörfer an das befestigte Straßennetz“, das dann tatsächlich in wenigen Jahren ohne besondere Abstriche umgesetzt worden ist. Zunächst mussten wir gemeinsam mit den Kreisverwaltungen, den einzelnen Gemeinden und dem Büro für Territorialplanung die Qualität des damaligen Straßenanschlusses der Dörfer an das übergeordnete Straßennetz und seine Eignung für den Berufs-, Schüler- und Freizeitverkehr einerseits und für den Wirtschafts- und Versorgungsverkehr der Zukunft anderseits analysieren. Dann war unter Berücksichtigung der sich verändernden Siedlungsstruktur und -funktion des jeweiligen Ortes die künftige Verkehrsfunktion seines Anschlusses an das übergeordnete Netz zu bestimmen und ein Vorschlag für konkrete Ausbaumaßnahmen zu unterbreiten. Die Einordnung von Siedlungen in Kategorien der „zentralörtlichen Bedeutung“ erwies sich als brauchbare Messlatte für diese Untersuchungen. Das war zu jener Zeit noch die Methode „Versuch und Irrtum“ - verbunden mit viel Intuition. Schließlich waren die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse vorzuschlagen und dabei deren Gesamtaufwendungen den Möglichkeiten einer schrittweisen Verbesserung gegenüber zu stellen. Das Programm hatte auch ein besonderes politisches Gewicht für die weitere Vertiefung des genossenschaftlichen Weges in der Landwirtschaft hin zur „Industrialisierung der Landwirtschaftlichen Großproduktion“. Das erforderte hier wohl erstmalig ein enges Zusammenwirken mit dem Ratsbereich Landwirtschaft.

f) Wir versuchten ein Programm zur Beseitigung der am höchsten belasteten Bahnübergänge aufzustellen, es bestand dafür allerdings aus Kosten- und Kapazitätsgründen zunächst wenig Aussicht auf baldige Umsetzung. Für einige Schwerpunkte erarbeiteten wir selber Vorstudien, auf deren Grundlage dann der Ausbau der Kreuzungspunkte mit neuer Straßenführung und entsprechenden Brückenbauwerken erfolgte, beispielsweise in Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda, bei Schwarzheide, und in – wie der Ort damals hieß – Wilhelm-Pieck-Stadt Guben.

g) Aus einem Cottbus-Besuch *Walter Ulbrichts* im November 1964 resultierte auch für das SBA eine intensive Beschäftigung mit der Bezirksstadt, die allerdings vom Gesetz her für alle Ortsdurchfahrten der F- und B-Straßen selber verantwortlich gewesen wäre, jedoch zu jener Zeit ihrer Verantwortung strukturell und personell noch nicht gewachsen war. Dazu etwas ausführlicher, wie es Teilnehmer erzählten: Der Besuch galt der städtebaulichen Gestaltung der noch immer von Kriegsschäden gezeichneten und ziemlich schnell wachsenden Stadt als „Zentrum des Kohle- und Energiebezirks“. Man führte dem Hören nach *Ulbricht* ein großes Stadtmodell vor, auf dem das historische Stadtzentrum nicht weiter entwickelt werden sollte. Man zeigte dem *größten Planer aller Zeiten* stattdessen die Idee, südlich der Eisenbahnanlagen ein völlig neues Zentrum aufzubauen. Ulbricht gefiel das nicht – womit er sicher auch einmal Recht hatte. Er entfernte spontan die „Hochhäuser“ des südlich

vom Bahnhof gedachten „neuen Zentrums“ vom Modell und stellte sie in die historische Mitte. Und so wurde dann weiter geplant und gebaut… Aber nicht nur Hochhausmodelle wurden bei diesem Besuch verschoben, sondern man rückte überhaupt die Stadt Cottbus in den Mittelpunkt der Verantwortung von SED-Bezirksleitung und Rat des Bezirkes.

h) Der Ulbricht-Besuch hatte noch weitere Folgen für uns Cottbuser Verkehrsplaner: Es kam sehr bald – wie in anderen Bezirken auch – zur Bildung verschiedener Arbeitsgruppen für die Unterstützung der Bezirkshauptstadt. Eine Arbeitsgruppe sollte sich mit der Generalverkehrsplanung für den Bezirk und die Bezirksstadt sowie einigen Sofortaufgaben zur Förderung von Cottbus widmen. Diese Arbeitsgruppe führte der Staatssekretär im Ministerium für Verkehrswesen, *Heino Weiprecht* persönlich. Ich wurde für einige Zeit in diese Arbeitsgruppe abgeordnet. Für mich brachte die Mitwirkung in dieser Arbeitsgruppe nicht nur die intensivere Berührung mit der generellen Verkehrsplanung mit sich, sondern auch die Übernahme konkreter Aufgaben zur Ausgestaltung des neuen Stadtzentrums und des Straßennetzes in der Stadt Cottbus: Das betraf besonders die planerische Unterstützung bei der Erweiterung ihres Hauptstraßen-Netzes durch einen Tangentenring und die Gestaltung der Nord-Süd-Achsen „Bahnhofstraße“ und „Straße der Jugend“. Zum Programm gehörte auch die Herausnahme der Straßenbahn aus der Spremberger Straße und ihre neue Linienführung in der Stadtpromenade. Es ergab sich dabei übrigens eine enge Zusammenarbeit mit meinem früheren Studienkollegen und nunmehrigen Verkehrsplaners *Werner Siemers*. Diese Weiprecht-Gruppe war für den Bezirk Cottbus eigentlich die Geburtshelferin eines späteren Büros für Verkehrsplanung und einige Leute aus dieser Truppe wurden in diesem fest angestellt. Soweit die Nachwehen des Ulbricht - Besuches. Dazu später mehr.

i) Für den Ausbau und die Unterhaltung der Straßen- und Brücken im Spreewald erarbeiteten wir in der Abt. TÖP ein gesondertes Programm für die Verkehrserschließung dieser reizvollen Landschaft. mit ihren zahlreichen Fließen für den Bootsverkehr, 42 km klassifizierter Straßen und 53 Brücken aufgelegt und abgearbeitet, um deren Erreichbarkeit und innere Erschließung zu verbessern.

j) Wir bereiteten gemeinsam mit der Abt. D. und L. (auf gut deutsch **D**okumentation und **L**iegenschaften) die republikweit (ich glaube aller fünf Jahre) stattfindenden Straßenverkehrszählungen (SVZ) vor, indem wir relevante und für Planungen besonders aussagekräftige Zählstellen festlegten.

k) Für so manche der genannten Planungen traf allerdings die Aussage von *Brecht* zu: „Ja, mach nur einen Plan, sei nur ein großes Licht, und mach noch einen Plan, geh’n tun sie beide nicht.“ Oder wie der alte Kollege aus dem SBA, *„Papa“ Erich Hirche* mit Anspielung auf ein immer wieder verschobenes Bauvorhaben zu sagen pflegte, „aus Elsterwerda-Hohenleipisch-Gorden ist wieder nüscht geworden“. (Er bezog das auf den immer wieder vertagten Ausbau dieser Straße).

Wer hat für uns gebaut?

Die Partner der bauausführenden Seite waren uns vom Bezirksbauamt durchaus dirigistisch vorgegeben. Mit denen wurden die Vorplanungen und Projekte abgesprochen. Das waren für den Straßenbau im Bezirk Cottbus der VEB Straßenbau Halle, der Straßenbau Potsdam und der SSUB mit seiner Bauabteilung sowie einige kleinere Privatbetriebe mit wenigen Beschäftigten, z.B. die Firma Kuhmann & Schön Kiekebusch. Im Brückenbau existierten etliche leistungsfähige „Privatbetriebe mit staatlicher Beteiligung". Das waren vor allem die Unternehmen Beuchelt & Co in Könnern/Saale, PGH Glückauf Kasel-Golzig (PGH waren die Produktionsgenossenschaften des Handwerks), Schupp Cottbus, Kallien Forst, Gäßner Rietschen, Spiegel Herzberg. Bei dem Bau vieler kleinerer Brücken kam für die Fahrbahnplatten hauptsächlich eine Fertigteilbauweise zur Anwendung. Die im Bezirk u.a. von *Erwin Lerke* (SSUB) entwickelten Fertigteile lieferte die Firma Mattig & Lindner Forst (alle diese Betriebe gingen dann 1972 bei der großen Verstaatlichungsaktion in den VEB Tiefbaukombinat ein, einige konnten sich nach der Wiedervereinigung wieder neu etablieren). Auch die Bauabteilung des SSUB (der späteren Bezirksdirektion Straßenwesen BDS) wurde in diesem Zuge dem Tiefbaukombinat zugeschlagen. Verblieben sind nur die einfacheren Maßnahmen der Straßenunterhaltung.

Grundsteinlegung, Einweihung und Verkehrsübergabe

Höhepunkte waren immer die Ersten Spatenstiche, Grundsteinlegungen, die festliche Einweihung oder Verkehrsfreigabe – feucht-fröhlich mit allen Beteiligten und Einwohnern, nicht selten opferten die Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (die LPG'en) dafür ein Schwein. Das war dann mitunter mit ziemlich lange dauernden Dienstreisen verbunden.

Privatprojekte besserten das Einkommen auf

In der Zeit beim SBA war es noch bis Anfang der 70er offiziell gestattet, im sogen. *zweiten Arbeitsverhältnis* versteuert hinzu zu verdienen. Ich habe diese Möglichkeit wie viele Kollegen in kleinen, wechselnden Gruppen oder allein reichlich genutzt. Das geschah in diesen Jahren u.a. zur Umsetzung des „Programms zum Anschluss der Dörfer" oder für die Erschließung von Erholungsgebieten. Dabei konnte ich ganz nebenbei auch die Fertigkeiten im Geländeaufmaß, im konstruktiven Entwurf, in der Massenberechnung und Preisbildung und schließlich bei der geodätischen Achs-Absteckung auf den Baustellen vertiefen. Alles dies geschah eigenhändig „zu Fuß", also mit traditionellen Hilfsmitteln und nicht wie heute per Computer und mit modernen geodätischen Geräten. Lagepläne, Längs- und Querschnitte, Absteckpläne wurden „mit Hand" auf Transparentpapier gezeichnet. Ob Burg, Cottbus, Prösen oder Wittichenau, an vielen Orten haben wir im Auftrag von Kommunen so manches Wochenende für Privatprojekte verbracht. Lukrativ waren auch kleinere Brückenprojekte und

die Durchführung von Brückenprüfungen mit Tragfähigkeitsnachweisen für kommunale Brücken (die Kommunen verfügten damals meist über keine eigenen Kräfte für diese bedeutende Aufgabe, sodass sie uns in Feierabendtätigkeit einschalteten. Dies war auch eine Folge davon, dass private Ingenieure und Architekten eine Seltenheit waren und zu jener Zeit keine neuen Zulassungen erteilt wurden.

In einigen Fällen habe ich sogar kleinere Vorstudien für Straßenverlegungen im Zusammenhang mit der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen „nebenbei" erarbeitet, beispielsweise für die F 101 in Elsterwerda und die LIO 104 in Doberlug-Kirchhain. Wenn wir mit meiner Familie über die Straße von Vetschau über Burg nach Straupitz fuhren, hieß es immer: „Von hier stammt unsere Schrankwand" oder „Von hier kommt Karins Pelzmantel her", denn das ziemlich aufwändige Projekt für diesen Straßenausbau hatte ich gemeinsam mit *Manfred Steglich* durchgezogen. Ein weiteres „Feierabend-Projekt" bei Prösen (Kreis Bad Liebenwerda) verhalf uns beispielsweise zu einer mehrtägigen Pkw-Reise mit den Ehepartnern nach Karlsbad. Mit von der Partie waren *Albrecht Beyer*, *Siegfried Wenske* und *Dieter Zien mit ihren Frauen*. Auch mit *Dietrich Hermann* und mit *Willi Kowol* übernahmen wir derartige Projekte. Das waghalsigste, wenn nicht gar exotischste Feierabend-Projekt, an dem ich mich unter der Federführung von *Dieter Zien* beteiligte, war das Projekt für den Bau einer neuen kommunalen Straßenverbindung zwischen Burg-Kolonie und Leipe im Spreewald in einem völlig unwegsamen, morastigen Gelände. Bis dahin existierte in dieser Relation nur eine Kahnverbindung auf sogen. Spreewaldfließen. Die Straße sollte ja wenig kosten und mit geringem Bauaufwand für leichten Verkehr geschaffen werden. *Helmut Knerich* vom Rat des Bezirkes hatte die verrückte Idee, entgegen allen Regeln der Baukunst die vorhandene Grasnarbe und den torfhaltigen Untergrund unberührt zu belassen, darauf „vor Kopf" eine Kiesschüttung vorzutreiben und darüber eine leichte Schwarzdecke aufzutragen. Das war ziemlich ungewöhnlich und durchaus riskant. Die Vermessung dieses kaum durchdringbaren, mit verschilftem Weidengestrüpp bewachsenen Geländes war besonders durch die Unzahl blutgieriger Mücken außerordentlich anstrengend. Aber: Noch heute wird diese Straße mit leichten Fahrzeugen problemlos befahren.

Auch Aufträge, die nichts mit Straßen und Brücken zu tun hatten, übernahmen wir in Feierabendarbeit. So führten wir in einer Großaktion an mehreren Wochenenden die komplette Vermessung des etwa 10 ha großen – zum Glück ebenen und weitgehend offenen Geländes – für die Planung eines Wohngebiets zwischen Thiem- und Drebkauer Straße in Cottbus durch. In einem anderen Falle projektierten wir einen viele km langen „Entsalzungsgraben" für das Kraftwerk Lübbenau einschließlich Geländevermessung. Als im Jahre 1967 die Fünf-Tage-Arbeitswoche eingeführt worden ist, bemühten sich die Kommunen sehr um die Schaffung von Naherholungsmöglichkeiten und den verstärkten Aufbau von Campingplätzen und Datschensiedlungen mit ihren Pkw-Abstellplätzen. Die Erschließung geschah oft über Wege der Land- und Forstwirtschaft, den sogen. betrieblich-öffentlichen Straßen. Daraus folgten auch für

uns zahlreiche Privatprojekte zur Anbindung und inneren Erschließung solcher Einrichtungen.

Manches Privatprojekt wurde allerdings nicht „realisiert“, also nicht gebaut. Inzwischen war es da u.U. zu Änderungen der ursprünglichen Absichten und Randbedingungen gekommen oder die Finanzierung war nicht mehr gewährleistet. So erging es mir z.B. mit einer Fußgänger-Behelfsbrücke über die vielen, z.T. elektrifizierten Gleise am Bahnhof Cottbus. Vorarbeiten hatte ich schon geleistet, da änderte sich zum Glück die ursprüngliche Planung, die dann ohne diese Fußgängerbrücke auskam. Man zahlte mir einen Teil des entgangenen Honorars. Die vorgegebene Holzkonstruktion wäre auch ein ordentliches Ungetüm geworden. Oder gar ein Ziel von Holzbaustudenten.

Mit meinem Weggang vom SBA versiegte diese Quelle von Nebenverdiensten für mich völlig. Irgendwann wurden derlei Privatprojekte ohnehin generell verboten.

Einsatz im Winterdienst

Die Aufgaben in der Abt. TÖP beschränkten sich nicht auf die technische und ökonomische Planung von Straßen und Brücken. Wie der Amtsleiter, die Abteilungsleiter und weitere erfahrene Ingenieure wurde auch ich zu Kontrolleinsätzen im *Winterdienst* eingeteilt, wir sollten die Straßenmeister und die eingesetzten Betriebe bei den Räum- und Streuaufgaben unterstützen und kontrollieren. (Ich glaube heute, die wussten bei diesen Aufgaben sowieso besser Bescheid als wir. Die Gegend kannten sie ohnehin wie ihre Westentasche und waren ja schlielich die Hauptnutzer dieser Straßen.

Bis hin nach Bad Liebenwerda, Herzberg oder Jessen gingen unsere Winterdienst-Kontrollfahrten. Bei oft extremen Straßenbedingungen und zur Nachtzeit.mit Fahrer. Das war durchaus kein Vergnügen, denn die Autos verfügten oft noch nicht über spezielle Winterreifen und hatten größtenteils noch keine vernünftige Heizung. Scheibenwaschanlage und Autoradios? Ich glaube nein. Ein bezirksweites Funksystem entstand erst viele Jahre später und Handys waren noch lange nicht erfunden. Wir waren für dringende Gespräche auf die wenigen öffentlichen Telefonzellen oder auf die Bürgermeister, Straßenmeister, Polizeidienststellen, die noch sehr seltenen Tankstellen oder auf geöffnete Kneipen angewiesen. Einen Vorteil hatte das allerdings für meine Familie und mich: Wir erhielten nach einigen Jahren wegen der dienstlichen Notwendigkeit einen damals äußerst raren Telefonanschluss und durften dieses gegen Entgelt auch privat nutzen.

Die häufigen Winterdienst-Kontrollen waren nicht immer einfach. Über das „Anbinden“ einer wichtigen und durch Auftrieb und Eisgang gefährdeten Holzbrücke in Jessen habe ich oben schon berichtet. Ein anderes für die Verkehrssicherheit und den Bestand der Straßendecken bedeutendes Problem waren die nach so manchem schweren Winter entstandenen, umfangreichen Frostaufbrüche an den noch weithin

zu schwach befestigten und somit gefährdeten Straßenabschnitten. Ziemlich oft kam es vor, dass ganze Straßenzüge durch den sogen. Grundbruch wie gepflügt aussahen, wenn sie nicht rechtzeitig für den schweren Verkehr oder gar völlig gesperrt worden waren. Das war dann vor Ort einzuschätzen und notfalls musste eine sofortige Sperrung solcher Abschnitte mit geeigneten Umleitungen veranlasst werden. Auf Dauer war dem nur durch einen sogen. Fahrbahndecken-Ausbau zu begegnen.

Tausche Wodka gegen Manöverschäden

Wiederholt musste ich in Vertretung des Straßendezernenten beim Rat des Bezirkes gemeinsam mit sowjetischen Offizieren die bei Manövern an Straßen und Brücken entstandenen und oft schweren Schäden begutachten und protokollieren, die meist von Panzern ohne Kettenschutz herrührten. Die Sowjets waren sehr an der Vertuschung solcher Schäden interessiert. Entweder versuchten sie, mich mit Speck, Zwiebel und hochprozentigem Wodka gnädig zu stimmen und die Schäden zu bagatellisieren oder sie boten mir an, dass sie diese selber mit eigenen Kräften beseitigen wollten. Als ich bei Schäden an einer Pflasterdecke dem einmal gutgläubig zugestimmt hatte, fuhr ich zwei Tage darauf zur Kontrolle noch mal dorthin. Ich musste sehen und staunen, wie diese „Fachleute“ vom „Kamerad Punkt“[19] dabei waren, eine größere Fläche Kleinpflaster selber zu reparieren – ihre Werkzeuge waren Bratpfannen, Tiegel und ihre Stiefelabsätze! Ein Hoch der deutsch-sowjetischen Freundschaft! Übrigens war es ganz nützlich, bei solchen Kontrollen nicht von vornherein mit Russisch-Kenntnissen glänzen zu wollen, sondern lieber den Armee-Dolmetscher sprechen zu lassen und zu hören, ob er denn alles korrekt übersetzen würde. Was auch mit der Sowjetunion und der Verkehrssicherheit zusammen hing: Auf gerade ausgebauten Straßen kam es Mitte der 60er sommers nach dem Beginn von heftigen Regenfällen zu zunächst unerklärlichen Unfällen. Nachforschungen ergaben, dass die spezifische Zusammensetzung des aus der SU importierten Erdöls mit einem besonders hohen Paraffingehalt auf den Bitumendecken zu schmierigen Fahrbahnen geführt hatte. Zu Belastungen der *unerschütterlichen Freundschaft* zum großen Bruder durfte das natürlich nicht führen. Es gab darüber lieber keine Information oder gar öffentliche Diskussion.

Versuche der Kollegen vom Cottbuser SSUB, dem Bitumen Latex beizumischen, um dieses Problem aus der Welt zu schaffen, waren durchaus erfolgreich.

Eine verhinderte Katastrophe

Eine weitere Begebenheit mag die Vielfalt meiner damaligen Aufgaben verdeutlichen: Als „Chef vom Dienst“ erreichte mich von einer Straßenmeisterei die Hiobsbotschaft, dass sich in Spremberg ein von unserem Amt genehmigter Schwerlasttransport an

19 Das war eine der volkstümlichen Bezeichnungen für die russischen Soldaten wegen des großen weißen Punktes an der Rückfront ihrer Lkws, gedacht für deren Kolonnenfahrten.

der Eisenbahnunterführung der F 156 (einer sogen. Wanne) festgefahren habe[20] und dadurch die Stahlbrücke samt Gleisen deutlich verlagert worden sei. Was tun auf die Schnelle? Ich benachrichtigte sofort den Bahnhof Spremberg. Der planmäßige D-Zug Görlitz-Cottbus-Berlin konnte gerade noch rechtzeitig angehalten werden. Ein wahrscheinlich sehr schweres Zugunglück war so vermieden worden. Als Schlussfolgerung daraus beauftragten wir unseren Bereich Brückenprüfung, alle ähnlich gelagerten Fälle im Bezirk systematisch zu vermessen und zu überprüfen. Daraus entstand ein mit der Deutschen Reichsbahn (DR) abgestimmtes Programm zur Entschärfung ähnlicher Gefahrenstellen an Eisenbahnunterführungen bzw. die Beschränkung von derartigen Unterführungen für bestimmte Ausmaße der Fahrzeuge bzw. ihrer Ladungen. In der Folgezeit bearbeiteten wir für den gesamten Bezirk Cottbus ein „Vorzugsnetz für Großraum- und Schwertransporte". Dessen Schwachstellen flossen dann auch in unsere Ausbauplanungen ein.

Hasso Kaiser als Autonarr

Unser Chef, der *Hasso Kaiser*, hatte es geschickt verstanden, einen relativ großen Fuhrpark aufzubauen und nach Möglichkeit auf dem neuesten Stand zu halten.

Im Vergleich zur Beschäftigtenzahl waren die Kraftfahrer *Erben*, *Jank*, *Kossert*, *Kotecki*, *Kuhnert*, *Rudolph*, *Starick*, *Prill* (nicht alle waren gleichzeitig im Amt beschäftigt) ziemlich zahlreich. Trotzdem musste so manche Dienstfahrt von uns auch als Selbstfahrer durchgeführt werden.

Im Laufe der Jahre hatten wir einen EMW (nahezu identisch mit dem West-BMW), einen F9, mehrere Typen Wartburg bis hin zu dem schnittigen Wartburg Coupé de luxe, einen Barkas-Kleinbus B1000 und schließlich einen hoch motorisierten tschechischen Tatra. Dazu kam dann später noch ein LKW Robur mit „Koffer" für Brückenprüfungen, Tragfähigkeits-Messungen von Fahrbahnen und für Vermessungsarbeiten, der auch von dem Laborbereich genutzt werden konnte.

Ein dolles Gefühl für einen noch ziemlich jungen Menschen, wie ich einer war, mit dem Tatra, diesem damals luxuriösesten Auto des gesamten Ostblocks und mit Chauffeur irgendwo vorzufahren. Nun war aber der Chef-Kraftfahrer dieses Tatra *Reinhard Erben*, dieser sehr zuverlässige und liebe Kollege, recht stattlich, gut aussehend und adrett gekleidet. Da passierte es schon mal, dass auf den ersten Blick nicht ich kleines Würstchen, sondern er von Fremden zunächst als der Chef vermutet

20 Zur Erläuterung: Bei der Einfahrt in die Senke der Straßenachse unter der Brücke hindurch (der sogen. Wanne) hatte das extrem lange Fahrzeug eine größere Höhe im Scheitelpunkt als auf einer Ebene. Das ist schlichte Geometrie! Als Lehre aus diesem Vorfall haben wir umgehend alle Unterführungen nochmals auf diese Gefahr hin ausgemessen und gleich noch ein *Vorzugsnetz für Schwerlast- und Sondertransporte* in Angriff genommen, das auch Ausbauanforderungen umfasste. Diese Absicht wurde für Sondertransporte mit Überhöhen immer wieder durchkreuzt, da einerseits laufend neue Bahnüberführungen des Kohle- und Energieprogramms mit den vorgeschriebenen, aber letztlich doch einschränkenden lichten Höhen, errichtet wurden und auf der anderen, weil so manche altersschwache Brücke in ihrer zulässigen Belastbarkeit immer weiter herabgestuft werden musste.

wurde. Der Kollege *Erben* war neben seinem Beruf ehrenamtlicher „Helfer der Volkspolizei“ (VP). Da geschah es bald einmal, dass er unterwegs auf einen Verkehrsrowdy traf. Den winkte er mit seinem Signalstab an die Seite, kontrollierte die Papiere und belehrte ihn, oder er nahm sogar die Personalien des Fahrers auf. Mehrmals waren wir Zeugen von Unfällen. Dort versuchten wir dann gemeinsam Hilfe zu leisten, bzw. herbei zu bitten und den Verkehr zu ordnen, bis reguläre Kräfte eintrafen. Im Vergleich zu heute war das nicht immer einfach: Notrufsäulen gab es nur an der Autobahn. Handys? Is´n das? Da waren wir bei dem schwachen Verkehr oft die einzigen, die Ersthilfe leisten und Schlimmeres verhüten konnten.

Verkehrsunfälle mit glücklichem Ausgang. Bei meiner ersten Dienstfahrt als Selbstfahrer, zwei Jahre nach Erwerb der Fahrerlaubnis und ohne weitere Fahrpraxis, setzte ich – der einzige, der von den vier Insassen nüchtern geblieben war – nach einer längeren Fahrt von Rietschen nach Cottbus einen F9 in der Einfahrt zum SBA durch Versagen der Bremsen an einen Torpfosten. Das mit den Bremsen glaubte man mir natürlich erst, als dies später auch anderen Kollegen mit demselben Auto passiert war! Und hier gleich mal weit in die Zukunft geschaut: Unfälle und Beinahe-Unfälle hatte ich während meiner Berufszeit eigentlich nur fünf:

Jahre später überholte uns einmal auf der F 87 ein PKW etwas locker bei Gegenverkehr. Die Straßenbreite reichte mal gerade so für die drei Autos sozusagen auf gleicher Höhe. Zum Glück haben alle drei Fahrer die Nerven behalten! O Gott!

Ein anderes Mal schlug mir auf der Autobahn bei etwas über 120 km/h (Aller-Höchst-Geschwindigkeit des Wartburg 311!) beim Überholen plötzlich die Motorhaube auf und verdeckte meine Sicht auf ganzer Breite. Ich habe es mit weichen Knien, mit Blick in den Rückspiegel, gerade noch so hingekriegt, auf den damals nur 1,50m breiten Randstreifen zu fahren und schlotternd anzuhalten.

Im tiefsten Polen hat mir bei einer Fahrt mit meiner Familie mal ein Trecker mit Hänger an einer unübersichtlichen Kuppe derart die Vorfahrt genommen, dass nur noch ein sehr gewagtes Ausweichmanöver in eine hinter der Kreuzung und zu allem auch noch auf der anderen Straßenseite gelegene Busbucht hinein half. Zum Glück kam kein Gegenverkehr! Sonst hätte niemand diesen Bericht geschrieben …

Bei Wintereinbruch fuhr ich mal allein eilig von Cottbus nach Burg. Die Fahrbahn war frisch und gleichmäßig schneebedeckt. Urplötzlich drehte der Wartburg auf der Stelle und landete mit dem Heck zwischen den Alleebäumen auf einer Feldzufahrt. Nachdem ich mich gefasst hatte, fühlte ich mich wieder in der Lage, einfach weiter zu fahren. Erst auf der Rücktour sah ich mir die Beinahe-Unfallstelle an und entdeckte das Schlagloch, über dem und wegen dem ich so plötzlich von der Fahrtrichtung abgekommen war.

Auf einer leicht verschneiten Straße im Hunsrück kam ich um 1995 unversehens ins Schleudern und berührte leicht die Schutzplanke… Ich als Flachländler erlebte somit

erstmals, dass im Gebirge in Abhängigkeit von der Höhenlage sehr wechselhafte Witterungsbedingungen herrschen können.

Früher waren Reifenschäden während der Fahrt nicht gerade selten und besonders bei den Vorderrädern äußerst gefährlich. Auch ich erlebte einige solcher Schäden, die waren aber bei der damaligen Geschwindigkeit und Verkehrsdichte immer noch glimpflich abgegangen. Alles in allem: Um ein Haar… Die DDR-typische Schwierigkeit war da schon eher die Beschaffung einer neuen Bereifung.

Ich habe mitunter der Polizei eine „Spende“ für etwas zügiges Fahren zukommen lassen müssen. Jedoch: Stempeleinträge in die *Fahrerlaubnis der DDR* oder Punkte in Flensburg blieben mir bisher erspart. Im Gegenteil: Irgendwann während der BfV-Zeit erhielt ich (wie auch mein Kollege *Dieter Zipper*) sogar die Verdienstmedaille des Innenministers der DDR „für Verdienste um die Verkehrssicherheit“!

Versorgungsaufgaben

Wer sich an die fast durchweg prekäre Versorgungslage in der DDR erinnert, wird ahnen, dass unsere Dienstfahrten so nebenbei auch der Versorgung der Familien und Kollegen dienten. Irgendwo hat man unterwegs immer was gefunden oder auf Bestellung das beste Landbrot aus Kolochau und Lagengrassau, gutes Bier aus Berlin oder mit viel Glück Spargel aus Schlieben mitgebracht. Dass wir Weihnachtsbäume auf der damals noch brachliegenden zweiten Fahrbahn der Autobahn zwischen Lübbenau und Forst selbst schlugen und unter den Kollegen verteilten, war schon eine Selbstverständlichkeit.

Die nicht unwichtigsten Aufgaben eines Chefs

War ich wieder mal der „Oberchef“, gab es auch für mich die Probleme mit dem Hilfspersonal. Da passierte es immer mal, dass im kältesten Winter der Heizer betrunken in seinem Heizungskabuff lag und wir in den Baracken fast erfroren wären. Da muss schnelle Hilfe ’ran. Aber einen Heizer zu entlassen, war so gut wie ausgeschlossen.

Oder eines Tages kam eine der Reisemacherinnen, die Frau *Gehlke*, ganz verheult zu mir und jammerte: „Sie können mich ja wohl auch gar nicht mehr leiden“ „Ja, liebe Frau Gehlke, warum denn das?“ „Ja, Sie haben mir doch jetzt schon zwei Tage morgens nicht die Hand gegeben.“

Irgendwann ging ein Kraftfahrer mit einer unserer Sekretärinnen fremd und dessen Frau hatte das spitz gekriegt. Sie besuchte mich und bat mich unter Tränen, ich solle ihn doch wieder zur Vernunft bringen. Hat freilich nicht funktioniert. Er ließ sich scheiden und heiratete die junge Neue.

Oder die Telefonistin *Leberecht*: Wie oft hat sie sich bei mir darüber beschwert, dass einer der Nachtwächter (wir hatten in der Tat welche!) ihren Arbeitsplatz verqualmt

und ihr Telefon verdreckt hätten… Das waren eben auch „Probleme der Menschenführung“.

Erst in meinem Postgradualen Studium an der HfV Dresden hörte ich 1967 von dem Dozenten Dr. *Schmied* erstmals einiges über Psychologie, Gruppendynamik und Führungstechniken. Mein erstes Buch über dieses Thema schenkte mir *Hasso Kaiser* zum Abschied, es war ein frühes Werk des späteren Wende-Ministerpräsidenten *Hans Modrow* mit dem Titel „Auswahl und Entwicklung von Führungskadern“.

Gewinnung von neuen Leuten

Eine verantwortungsvolle Aufgabe als Leiter hatte ich in der Tat bei der Auswahl und Entwicklung der „Kader“ (das bezeichnete in der DDR allgemein jeden Mitarbeiter). Diese Aufgabe war schon deshalb nicht leicht, weil gestandene Fachleute oder frische Hochschulabsolventen für einen Umzug nach Cottbus wegen der damals noch ziemlich geringen Attraktivität der Stadt kaum zu begeistern waren und wir sie ohne ein Kontingent nicht einmal mit einer Wohnung hätten locken können.

Manchmal half der *Genosse Zufall*, ein Beispiel: So etwa 1964/65 suchten wir erfolglos für die TÖP einen Mitarbeiter, möglichst mit Diplom. Da traf ich auf der Straße einen ehemaligen Studenten der aufgelösten Cottbuser Hochschule. Es war der *Dietrich Hermann*[21], der gerade seinen Abschluss in Weimar hinter sich hatte und eben als alter Cottbuser beim Rat des Bezirkes in der Abt. Wohnungswirtschaft unter dem Blockfreund *Günther Badke* anfangen wollte. Das sagte ihm aber fachlich nicht so ganz zu. Dietrich H. war mir aus meiner Assistententätigkeit in bester Erinnerung. Ich bot ihm also unsere Stelle an, er sagte spontan zu und wurde auch ohne großes Tara freigegeben. So kam *Dietrich* in das Straßenwesen. Mit ihm und seiner Familie hatten wir bis zu seinem Tode lange familiären Kontakt.

Wichtig für die Gewinnung guter Leute war die Arbeit mit Praktikanten und Aspiranten oder die Beschäftigung von Studenten in ihren Ferien. Schon aufgrund meiner früheren Tätigkeit an der Hochschule befasste ich mich in meiner weiteren beruflichen Arbeit gern mit der Unterstützung von Studenten im Praktikum oder in befristeter Ferienarbeit zur Aufbesserung ihres Taschengeldes. Wir betreuten immer auch Studenten durch die Vergabe von Themen für Beleg- und Abschlussarbeiten. Gern denke ich an die etwa ½ Jahr dauernde langzeitige Betreuung des Algeriers *Achmed „Ben Bella“,* im SBA zurück, der danach wieder in seine Heimat ging. Den ungarischen Studenten *Scabor...* traf ich nach vielen Jahren während eines Fachkongresses zufällig in Budapest als Beamten des Ungarischen Verkehrs-Ministeriums. In guter Erinnerung ist mir im BfV auch die Aufgabe als „Praxisbetreuer“ für den syrischen Aspiranten der HfV, *Ramzi Laktena*, der seine im BfV gefertigte Dissertation an der

21 Weil sein Bruder im Westen lebte und *Dietrich* wiederholt keine Besuchserlaubnis erhielt, schmiss er in seiner BDS-Zeit eines Tages das Parteibuch hin und wurde aus der Partei ausgeschlossen. Seine fachliche Karriere war damit sehr eingeschränkt. Er neigte nun zu Depressionen und verstarb sehr früh. Gab es da ein Zusammenhang?

HfV erfolgreich verteidigen konnte. Ich nahm als externer Gutachter an seiner Verteidigung teil. Heute lebt und arbeitet er in Schweden. Hier können nicht alle diese Gäste genannt werden Ich glaube, die Kontakte waren für alle Beteiligten bedeutsam. Auf diese Weise hatten wir die Möglichkeit, unsere fehlende Reisefreiheit doch etwas zu kompensieren. So gesehen war diese Sache ein Geben und Nehmen.

Etwas kurios war das Ergebnis der Betreuung des Praktikanten *Rico Herkner* im Herbst 1989: Während der Wende-Demos fand dieser Student so nebenbei zum Rundfunkstudio Cottbus als Nachrichtensprecher und Ansager. Als dann seine weitere berufliche Entwicklung auf der Kippe stand, entschloss er sich ganz für das neue Metier, dem er bis heute treu geblieben ist.

Die Unterstützung von Forschung und Lehre durch unser Büro hatte auch noch weitere Ansatzpunkte: Wiederholt habe ich Prof. *Hans Wiehler* von der HfV mit seinen Studentengruppen zur Besichtigung von Straßen- und Brückenbaustellen im Bezirk begleitet. Und: In meinem KdT- Fachausschuss Regionale Verkehrsplanung wirkten längere Zeit u.a. Assistenten der Verkehrshochschule mit, wo sie in dem Kreis der Praktiker ihre „Praxispartner“ fanden.

Etliche Praktikanten von der TU Dresden, der HfV Dresden, der Cottbuser Fach- und Hochschulen, die ihr Praktikum im BfV absolviert hatten, haben nach ihrem erfolgreichen Studienabschluss eine Tätigkeit im SBA oder BfV in Cottbus aufgenommen. So hatten beide Seiten ihre Vorteile.

Die Betreung von Praktikanten und Studenten war eine beliebte berufliche Aufgabe, besonders die Betreuung von Ausländern (sie waren zu jener Zeit aussschließlich maskulin und kamen aus RGW- und Entwicklungsländern, meist im Zusammenhang mit einem vorherigen Ingenieurstudium in der DDR). Das war eine Aufgabe zum Geben und Nehmen. Diese Gäste konnten das im Studium angeeignete Wissen an Praxisaufgaben festigen und vertiefen. Wir hatten für einige Zeit Kontakt mit anderen Kulturkreisen der Welt. Ich erinnere mich z.B. gern an die Gespräche mit *Ramzi*. Von ihm erfuhr ich Näheres über die existenziellen ethnischen und religiösen Probleme des Nahen Ostens.

Moderate Parteiarbeit im SBA

In der Hochschule war ich nach langem Drängen und Zögern in die SED eingetreten.[22] Im SBA fand ich eine kleine Parteigruppe mit einem ganz zahmen Parteisekretär vor, das war der Kaderleiter (heute hieße er Personalchef) und Archivar *Willi Sergel*. Die obligatorischen Versammlungen und Schulungen beschränkten sich auf ein unumgängliches Minimum und waren nicht besonders aufregend. Von der Kreisleitung oder gar der Bezirksleitung spürten wir absolut nichts. Gegenüber der Hochschule also ein Unterschied wie Tag und Nacht.

22 Darüber berichte ich im Abschnitt H

Qualifizierungsansätze

Meine Planungstätigkeit hatte neben der technischen auch eine ökonomische und juristische Seite. Da brachte mich mein Wurzener Jugendfreund *Hermann Schafranka* auf die Idee, mit ihm gemeinsam ein Fernstudium an der Hochschule für Ökonomie in Karlshorst zu versuchen, um so sicherer „auf zwei Beinen“ zu stehen. Das hätte beinahe geklappt. Als aber diese Hochschule ihre Zusage zurück nahm, mir als Dipl.-Ing. etliche Prüfungsfächer zu erlassen, gab ich das Vorhaben umgehend wieder auf. Sicher bin ich heute froh darüber.

So ganz befriedigte mich aber nach dem Leben an der Hochschule meine Alltagspraxis im SBA auf Dauer nicht. Zu viele organisatorische Aufgaben drohten die fachliche Arbeit zu verdrängen. Um beruflich weiter zu kommen, wollte ich jetzt doch noch einmal eine wissenschaftliche Laufbahn versuchen. Ein Zurück in den Konstruktiven Ingenieurbau schien mir aber nach der mehrjährigen Unterbrechung nicht mehr sinnvoll. Ich strebte deshalb eine weitere fachliche Vertiefung in der Straßenplanung an. Prof. *Wiehler* von der HfV Dresden und unabhängig von ihm auch Prof. *Jakob* boten mir an, mich als außerplanmäßigen Aspiranten zu betreuen. Eine Delegierung wurde jedoch von der übergeordneten Dienststelle, dem Rat des Bezirkes ohne Begründung abgelehnt. Mein Vorgesetzter *Bartsch* deutete mir als den Grund an, dass ich wohl nach einer Promotion „überqualifiziert“ wäre und dann den Arbeitsbereich verlassen würde. Jedoch: Ohne die zeitlichen und auch finanziellen Vergünstigungen einer förmlichen Delegierung (bundesdeutsch: Abordnung) wollte ich mir und meiner Familie die Last einer Aspirantur nicht zumuten, meine Freizeit war ohnehin schon stark eingeengt. Stattdessen schlug mir *Hasso Kaiser* vor, mich zu einem neu eingeführten postgradualen Studium „Straßenbau“ an der Verkehrshochschule Dresden zu delegieren. Diesen Vorschlag habe ich dann erst einmal angenommen. Auch aus heutiger Sicht eine richtige Entscheidung.

Ob ich mich beruflich noch mal verändere? Als ich beim SBA tätig war, standen immer mal berufliche Veränderungen zur Debatte. Hierbei gingen damals die Initiativen in der Regel von Dienststellen und Betrieben aus. Die Cottbuser Fachschule für Bauwesen, die nach unserer Hochschule in der Sielower Straße saß, wollte mich nebenamtlich für Vorlesungen und Seminare in Statik haben. Nach einigen Wochen zur Probe merkte ich, dass ich mich einem zu hohen Stress unterworfen hatte, um Arbeit und Nebentätigkeit zeitlich in Einklang zu halten. Vorlesungsplan und Dienstreisen kollidierten oft zeitlich miteinander. Ich hörte bald wieder auf.

Mal sollte ich vom Verkehrsministerium zum Auslandseinsatz delegiert werden, mal wäre ich beinahe persönlicher Referent von *Horst Schlimper* - dem 1. Stellvertreter des Verkehrsministers - geworden. Ein anderes Mal überlegte der Rat des Bezirkes Frankfurt/O., mich dort zum SBA-Chef zu machen. In allen diesen Fällen ließ man mich nach Einsicht in meine Kaderakte „im Vertrauen“ wissen, dass bei meiner umfangreichen Westverwandtschaft (die einzureichende Liste umfasste neben meiner

West-Schwester Hanna über 25 Personen der näheren Verwandtschaft) eine Tätigkeit in diesen sensiblen Bereichen bestenfalls dann möglich sei, wenn ich auf jegliche West-Kontakte verzichten würde (so auch bei Familientreffen auf DDR-Gebiet). Das kam besonders in der Beziehung zu meiner Schwester nicht in Frage und so erledigten sich diese Ansätze von selbst. Wie bei solchen Kader-Entscheidungen vorgegangen wurde, zeigt ein Beispiel aus dem Jahr 1965. Da ging es um einen Auslandseinsatz. Ich erfuhr erst nach der Wende, dass ein „zuverlässiger Genosse" aus dem SBA den Auftrag erhalten hatte, ohne meine Kenntnis bei meinen Nachbarn in der Gartenstraße Auskünfte über mich einzuholen. Er schrieb immerhin über mich: „…Er [also ich, der Kabus] ist hilfsbereit und hat zu jedem Mitbewohner ein gutes nachbarschaftliches Verhältnis. Auch über seine Frau wurde nur gutes berichtet …"[23] Das wog freilich die Westverwandtschaft nicht auf.

Postgraduales Studium als Trostpflaster!? Oder: Hinwendung zur Verkehrsplanung

Das „Postgraduale Fern-Studium Straßenbau" an der HfV Dresden begann 1967 und lief bis 1970. Das waren, glaube ich, pro Semester ein bis zwei Wochenkurse in Dresden mit Vorlesungen und Seminaren, verbunden mit häuslichen Belegarbeiten. Es endete mit einer Abschlussarbeit, die ich dann schon voll der Verkehrsplanung gewidmet habe.

Ich gewann bei diesem Zusatzstudium mehr und mehr Geschmack an der – über die Straßenplanung hinaus gehenden – Verkehrsplanung. Auf diese Weise entstanden auch erste persönliche Kontakte zu dem Lehrstuhl Verkehrsplanung an der HfV.

Berührung mit der Verkehrsplanung hatte ich ja schon während des Grundstudiums und in der praktischen Tätigkeit erstmalig mit der „*Weiprecht*-Arbeitsgruppe". Darauf bin ich schon weiter oben eingegangen. Ein weiterer Knick in meiner beruflichen Entwicklung bahnte sich also an.

Berührung mit der polnischen Straßenbauverwaltung

Im Jahr 1965 reiste eine kleine Gruppe unseres Amtes nach Ziolona Góra (Grünberg) zu einem mehrtägigen Erfahrungsaustausch mit der Straßenbauverwaltung der gleichnamigen Wojewodschaft. Zu der Gruppe gehörten *Willi Könnemund*, *Karl-Heinz Smolka*, *Hans Lehmann* (der Sohn vom SSUB-*Lehmann*) und ich. Wir waren sehr von der fachlich soliden Arbeit der polnischen Kollegen und deren Gastfreundschaft beeindruckt und nahmen uns vor, weiter im Kontakt zu bleiben, was der Bezirksdirektion Straßenwesen (die 1968 aus der Vereinigung von SBA und SSUB hervorgegangen war) auch über viele Jahre bis zur Militärdiktatur im Jaruselsky-Polen

23 Eine Anmerkung dazu: 1990 wurden die alten „Kaderakten" durchgesehen und alles entfernt, was in bundesdeutsche „Personalakten" nicht gehört, ich bekam alles „Problematische" ausgehändigt, so auch diese schriftliche Einschätzung.

gelang. Von Nutzen waren diese Kontakte auch wieder nach der Wiedervereinigung für die Abstimmungen zur Gestaltung der Grenzübergangsstellen in Bad Muskau, Forst, Guben, Frankfurt/Oder und Kiez. Dazu später mehr.

Muss ich nicht auch mal zur NVA?

Bisher hatte ich mich um die „freiwillige“ Meldung zum Wehrdienst drücken können. Als Abiturient hatte ich mich zum Schein als *Brillenträger (!) zwar* „freiwillig“ zur Marine gemeldet und wurde prompt nicht genommen. Gut gezielt … Doch 1962 ist die Wehrpflicht eingeführt worden. Zum Glück wurden aber entgegen meinen Befürchtungen nicht gleich die „alten“ Jahrgänge geholt, was eigentlich zunächst zu erwarten war. Ich war also damit am Kelch der Wehrpflicht vorbei gekommen… Ich sollte allerdings etwa 1966 für acht Wochen als Reservist zur NVA gezogen werden (dies hätte sich dann jedes Jahr wiederholt, wie Beispiele im Bekanntenkreis zeigten). Da unser Chef *Hasso Kaiser* zur gleichen Zeit wieder einen längeren Auslandseinsatz vor sich hatte, fuhr er mit mir zum Wehrbezirkskommando (das WBK wurde übrigens verballhornt als „Werbezirkus Mando“ bezeichnet) und setzte sich erfolgreich dafür ein, mich als seinen Vertreter vom Reservistendienst für dieses Mal zurückzustellen. Das klappte auch – und bis heute jedenfalls war ich niemals beim Militär, auch nicht bei der Kampfgruppe. Dazu noch später … Unser Gesprächspartner war der Chef des WBK, ein gewisser *Hans Thimm*, den *Hasso* natürlich rein *zufällig* gut kannte. Er hatte nämlich mit dem Mann in Schleusingen studiert. Was das WBK mit meiner Karteikarte gemacht hat? Jedenfalls wurde ich nie wieder aufgerufen. *Thimm* wirkte übrigens Jahre später als ZV-Verantwortlicher bei der BDS in der Nachbarschaft. meiner Baracke.

Kammer der Technik

Einige interessierte Ingenieure des SBA fanden sich immer mal in der Betriebsgruppe der Ingenieurorganisation „Kammer der Technik“ (KdT) zusammen, meist gemeinsam mit Kollegen des SSUB. Wir tauschten uns dabei über neuere Entwicklungen im Fachgebiet aus und verbanden dies oft auch mit kleineren Exkursionen innerhalb des Bezirkes Cottbus.Über die KdT lernte ich nicht nur Fachkollegen anderer Bereiche des Verkehrswesens im Bezirk näher kennen, sondern auch deren Aufgaben und Probleme.

Keine Veröffentlichungen

In den Jahren des SBA habe ich natürlich auch versucht, die mir zugängliche Fachliteratur auf dem Gebiet des Straßen- und Brückenbaus, sowie zunehmend auch der Verkehrsplanung durchzusehen. An eigene Veröffentlichungen war nicht zu denken. Einerseits musste ich als ein Seiteneinsteiger erst weiter in die Materie hineinwachsen, anderseits war meine Tätigkeit eher operativ und ausführend als umfassend

analytisch oder konzeptionell angelegt. Ich hätte also nur als ein *Klogschieter* etwas von mir geben können – Beiträge mit fundierter Wissenschaftlichkeit boten sich zunächst nicht an. Aus dem Amt haben damals einzig *Willi Könnemund* und *Christian Lehm* wenige Male über unsere ambitionierten Versuche mit Betonstraßen publiziert.

Und nach Feierabend?

Wir haben in diesen Jahren nicht nur als „Kollektiv“ zusammen gearbeitet, sondern hatten auch mitunter nach Feierabend beim Bier unseren Spaß miteinander. Für meine Begriffe widmeten sich dabei besonders etliche Kollegen von der Bauleitung bei solchen Gelagen doch sehr den harten Getränken. Also aufgepasst und rechtzeitig die Kurve kriegen![24]

Mit einigen Kollegen ergab sich ein freundschaftlich-familiärer Umgang. Das besonders mit den Ehepaaren *Beyer*, *Herrmann*, *Kaiser*, *Smolka*, *Steglich*, *Wenske* und *Zien*. Es war trotz dieser Nähe niemals problematisch, das notwendige Maß von gegenseitigem Respekt und Autorität nach der Devise „Dienst ist Dienst und Schnaps ist Schnaps“ zu beachten.

Mein kurzer Weg zur Arbeit

Den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (das waren zwischen Gartenstraße im Süden und Karlstraße im Norden runde vier km) bewältigte ich, wenn es nur ging, mit dem Rad, sonst mit der Straßenbahn. Bei Dienstreisen ließ ich mich gern an der Wohnung abholen bzw. dort wieder absetzen, zumal diese Fahrten angesichts der Geographie des Bezirks Cottbus oft weit in den Feierabend reichten. Um der heranwachsenden Tochter mehr Platz zu schaffen und unsere Freizeit in einem Garten verbringen zu können, gelang uns 1966 ein Umzug in die Schlachthofstraße 11. Das war ein Ringtausch mit drei Beteiligten - bis zuletzt verbunden mit Zittern, ob denn alle bis zum Schluss bei der Stange bleiben. Der Weg zur Arbeit hat nun in den nächsten 25 Jahren nur fünf(!) Minuten benötigt, wo gibt es das schon? Ein unschätzbarer Freizeitgewinn!

Gab es eigentlich Privilegien?

Und bald zum Schluss dieses Abschnittes: Mit der Arbeit verbanden sich schließlich für mich zwei damals wichtige „Privilegien“. Erstens: Ich erhielt zu Hause ein Diensttelefon (Telefonanschlüsse waren in jener Zeit begehrte Raritäten! Noch im 1989er Telefonbuch fanden die Cottbuser Anschlüsse auf 30 Seiten Platz. Die Kehrseite des

24 Viele Jahre nach meinem Weggang geschah es, dass ein sehr sympathischer junger Kollege nach einem Besäufnis in der BDS auf dem Heimweg bei Schnee und Eiseskälte offenbar auf die Idee gekommen war, er sei schon zu Hause, sich auszog und in das vermeintliche *weiße Bett* legte … Kinder, die am Morgen zur Schule wollten, fanden ihn … So weit hätte es nicht kommen dürfen …

Privilegs war die Teilung des Anschlusses mit unserem „Obernachbarn“ über eine sogen. *Schaltweiche* (die immer nur einem der beiden Partner Gespräche ermöglichte).

Und zweitens durfte ich bei Übernahme der Kraftstoffkosten Dienstautos auch privat benutzen. Das war sehr bequem, denn privat gelang uns erst 1970 der Kauf eines gebrauchten Škoda Octavia.

Strukturelle Veränderungen bahnen sich an

Es war in der DDR (offenbar nicht nur dort!) eine verbreitete Methode, immer mal wieder strukturelle Veränderungen in Wirtschaft und Verwaltung vorzunehmen. Das war stets mit der Hoffnung auf eine höhere Effizienz begründet worden. Nicht ausgesprochene Nebeneffekte waren wahrscheinlich meist auch das Zerschlagen von zu sehr miteinander vertraut gewordenen „Leitungskollektiven“ oder unbequemen informellen Gruppen, der Austausch unliebsam gewordener (mitunter auch unfähiger) „Führungskader“, verbunden mit dem Aufstieg junger Leute, die Stärkung des Parteieinflusses und schließlich die vage Hoffnung auf eine mögliche Verbesserung der Entlohnung.

Auch im Straßenwesen war es endlich wieder an der Zeit, alles neu zu strukturieren. 1967 begannen die Vorarbeiten für eine Zusammenlegung von SBA und SSUB zu einer Bezirksdirektion Straßenwesen (BDS) bei gleichzeitiger Ausgliederung der leistungsstarken Bauabteilung des SSUB in das damals noch ziemlich schwächelnde Tiefbaukombinat. Cottbus. Im Hintergrund stand der Übergang der neuen Einheit zur Rechtsform eines VEB (das war die gängige Abkürzung für Volkseigener Betrieb) – und der damit günstigeren tariflichen Einordnung[25] und Altersversorgung. Die Veränderungen wurden unter der Leitung von *Hasso Kaiser* in allen Details vorbereitet. Der hatte schon den gerade vakanten Posten des SSUB-Leiters kommissarisch übertragen bekommen und die Tagesgeschäfte im SBA mir überlassen. *Hasso* war berechtigt davon ausgegangen, Direktor des neuen Betriebes zu werden. Frage: Und was sollte ich dann tun? Noch weiter in die Organisation der Straßenverwaltung und -instandhaltung hinein zu rutschen, hatte ich wirklich keine Lust. Als dann noch bekannt wurde, dass nicht *Hasso Kaiser* Direktor werden sollte, sondern der Referatsleiter *Helmut Knerich* vom Rat des Bezirkes, sank meine Begeisterung für die BDS auf nahezu Null.

Was will ich nun tun?

Es war ein glücklicher zeitlicher Zufall, dass im Abschlussbericht der schon erwähnten „Weiprecht-Arbeitsgruppe“, in der ich ja mitgewirkt hatte, die Bildung eines Büros für die Verkehrsplanung im Bezirk Cottbus empfohlen und mit dem 01.10.1967 vollzogen worden war. Die Stelle des Leiters war da noch unbesetzt. Der Abteilungs-

25 Verblüffen muss, dass in Brandenburg zehn Jahre nach der Wende von der 1991 entstandenen Ämterstruktur auch wieder abgegangen und ein Straßen*betrieb* geschaffen wurde. Ähnlichkeiten?

leiter Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft des Rates des Bezirkes, *Heinz Bartsch*, fragte mich eines Tages, ob ich denn diese Aufgabe übernehmen würde. Wir kannten uns schon recht gut aus mehrjähriger Zusammenarbeit und als Hausnachbarn. Ich wurde ohne großes Tamtam als Leiter des Büros eingestellt. Allerdings mit einer Überraschung: Das neue Büro für Verkehrsplanung wurde nunmehr nicht mehr – wie in allen anderen Bezirken - als nachgeordnete,selbständige Struktureinheit aufgefasst, sondern als Teil der Fachabteilung des Rates des Bezirkes.

Aus der Arbeit im SBA hatte ich eine umfassende Kenntnis des Planungsgeschehens (sowohl der Volkswirtschaftsplanung als auch der technischen und ökonomischen Planung von Straßen und Brücken) erlangt, wie auch einen ersten Einblick in die Regional- und Verkehrsplanung bekommen. Ich hatte eine recht gute Übersicht über den Bezirk Cottbus, seine geografische Situation, seine Wirtschafts- und Verkehrsstruktur bekommen. Ich kannte mich in den Verkehrsunternehmen, bei den Planungseinrichtungen und Gebietsverwaltungen aus. Nicht umsonst nannte mich mal die Freundin unserer Familie, Dr. *Bärbel Hermanns* einen „Bezirksrumfahrer“. Wertvoll war für meine neue Aufgabe, dass ich in den letzten Jahren schon eine Menge der Verantwortlichen und Fachleute in den verschiedensten Institutionen und Gremien des Bezirkes Cottbus, der Nachbarbezirke und etliche Beschäftigte im Verkehrsministerium persönlich kennen gelernt hatte. Also: Nun mach mal los …

Dank an die Mitarbeiter

Was hat mir denn nun die Tätigkeit im SBA eingebracht? Ich durfte an wichtigen Entscheidungen und Entwicklungen im Verkehrs- und Straßenwesen des Bezirks Cottbus mitwirken und kann zu Recht behaupten: Das Straßennetz in der Lausitz ist in diesen Jahren ein wenig auch von mir beeinflusst und gestaltet worden. Viele Anregungen und Erfahrungen konnte ich dabei von einigen älteren Kollegen des Amtes aufnehmen. Dies gilt auch für eine Reihe von Fachkollegen aus den Bau- und Projektierungs-Unternehmen. Ohne den Einsatz meiner meist angenehmen und einsatzfreudigen Mitarbeiter hätte ich meine Aufgaben freilich nicht geschafft. Besonders den Kolleginnen und Kollegen meiner Abteilung TÖP verdanke ich viel. An erster Stelle meinem Vorgänger *Christian Lehm*. Dankbar erwähnen will ich die alte Dame *„Lottchen“ Unger*, die „abgebrochene“ Studentin *Glaser* und Frau *Tetzlaff*, die unmittelbaren Kollegen *Albrecht Beyer*, *Manfred Eichmüller*, *Joachim Geburek*, *Dietrich Herrmann*, *Willi Kowol*, *Hartwig Natusch*, *Ulli Schiemenz* und *Horst Schwadt*. Besonderer Dank gebührt *Hasso Kaiser* und allen Abteilungsleiter-Kollegen. Als „Amtierender“ konnte ich mich nie über mangelnde Unterstützung der Kollegen Abteilungsleiter und deren Mitarbeiter sowie des Sekretariats mit Frau *Renate Herfurth* an der Spitze beklagen.

Die Mehrzahl dieser Genannten lebt nur noch in meiner Erinnerung fort …Oft denke ich an die gemeinsamen Jahre zurück und ich erinnere mich über die Abteilung hinaus noch heute gern an viele Kolleginnen und Kollegen aus dem gesamten Amt und

an so manchen Mitstreiter aus anderen Betrieben und Institutionen. Und das verbindet sich leider mit dem Wissen, dass auch ihre Zahl schon stark zusammengeschrumpft ist und nur noch wenige die Erinnerungen teilen. Zum Ende der Existenz des SBA waren folgende Kolleginnen und Kollegen in diesem tätig (vgl. Festschrift 20 Jahre BDS aus dem Jahre 1988[26]).

Vergl. folgende Tabelle. Darin sind 61 Mitarbeiter aufgeführt, davon 20 Frauen und 41 Männer. Stellen mit Hoch- und/oder Fachschulqualifikation waren ausschließlich mit Männern besetzt. Diese Situation ist leider erst in der Folgezeit zielgerichtet verbessert worden.

Amtsleitung		**Abt. Straßenverwaltg.**	
Amtsleiter	Kaiser	Abt.-Ltr.	Smolka
Justitiar	Köhler	Ing. Brückenprüfung	Steglich
Vertrags-Sachbearb.	Moder	dto	Götze
Vertrags-Sachbearb.	Noack	dto	Schütz
Archivar	Sergel	Ing. Straßendok.	Trzeciak
Sekretärin	Herfurt	dto	Buchholz
Schreibkraft	Unger	dto.	Rüdiger, M.
		Sachb. Sondernutzung	Choritz
Abt. Bauleitung		Sachb. Straßensperrungen	Berneck
Abt.-Ltr.	Könnemund	Techn. Zeichnerin	Fussan
Ing. Arbeitsvorber.	Lusansky	dto	Jäkel
dto	Uras	Messgehilfe	Natusch
Investbauleiter	Hoffmann	Schreibkraft	Rüdiger, E.
dto	Kuhnert	Brückenprüfmeister	Thinius
dto	Zipper	dto	Jank
dto	Kehler		
dto	Denecke	**Abt. Labor**	
dto	Pilzecker	Abt.-Ltr.	Dr. Lehm
dto	El-Atabeh	Labor-Ing.	Kaiser
		Laborantin	Schütz
Abt. Technisch-Ökonom. Planung			
Abt.-Ltr.	Kabus	**Allgem. Verwaltung**	
Ing. Perspektivplanung	Geburek	Abt.-Ltr.	Schneider
Sachb. Perspektivplanung	Kowol	Investbuchh.	Strauß
Ing. TÖZ	Schiemenz	Haushalt/ Buchh.	Huckauf
dto	Herrmann	Telefonistin	Leberecht
Ing. Sondernutzung	Schwadt	Heizer	Perrasch
Sachb. Sondernutzung	Glaser	Raumpfl.	Gehlke
		dto	Kuhlke
Abt. Staatliche Bauaufsicht		Wachmann	Pietermann
		dto	Gornick
Abt.-Ltr.	Wenske	dto	Günther
Ing. Brücken	Lyttko	Kraftfahrer	Kossert
Ing. Straßen	Hirche	dto	Kotecki
Schreibkraft	Langematz	dto	Starick
		dto	Kuhnert
		dto	Schröder

26 Ich traue dieser Liste nicht ganz, sie stimmt für 1967 nicht völlig mit meinen Erinnerungen überein.

D) Der dritte Abschnitt meines Berufslebens

1968–89: Büro für Verkehrsplanung

Diesen Abschnitt widme ich meinem im Sommer 2008 verstorbenen Freund Dr. *Hans-Werner Schleife*, der mich zum Aufschreiben der Erinnerungen an die BfV-Zeit ermutigt und mir dazu etliche Anregungen gegeben hatte.[27, 28]

1968 entsteht die BDS

Anfang 1968 kam es im Bezirk Cottbus wie auch in anderen Bezirken zur Zusammenlegung des Staatlichen Straßenbau-Aufsichtsamtes (SBA) und des Staatlichen Straßenunterhaltungsbetriebes (SSUB) zur Bezirksdirektion Straßenwesen (BDS), einem vorrangig auf die Straßeninstandhaltung und -instandsetzung, also produktionsorientierten VEB. Das war nicht gerade mein Metier. Außerdem wurde überraschend nicht *Hasso Kaiser*, sondern *Helmut Knerich* zum Direktor ernannt, mit dem ich keine so angenehme Zusammenarbeit erwartete. Ich suchte also einen rechtzeitigen Absprung.

Ich soll das BfV Cottbus aufbauen

Zur gleichen Zeit etwa, als wir die Bildung der BDS vorbereiteten, beschloss der Rat des Bezirkes, entsprechend einer Empfehlung der *Weiprecht*-Arbeitsgruppe des Verkehrsministeriums ein Büro für Verkehrsplanung für den Bezirk Cottbus (BfV) zu bilden. Frau *Hannelore Schweitzer* vom Rat des Bezirkes hat mich als künftigen Leiter ins Gespräch gebracht. Man hat mir dann diese Aufgabe übertragen und ich habe sie gern übernommen, denn an der Verkehrsplanung hatte ich in den letzten Jahren zunehmend Gefallen gefunden, mein Fernstudium in Dresden hinter mir und erste Erfahrungen gesammelt. Mein Arbeitsvertrag mit dem Rat des Bezirkes Cottbus lief ab dem 01.01.1968 mit der Gehaltsgruppe E8, das waren nun schon 1330 Mark brutto, damals ziemlich viel Geld. Mein Vorgesetzter beim Rat des Bezirkes Cottbus war nunmehr das

---

27 Ich danke hier gern den Freunden und früheren Arbeitskollegen *Karl-Heinz Helbig* (Cottbus), *Heinz Noack* (Weimar) und *Willi Schmidt* (Neubrandenburg) für die Durchsicht des ersten Entwurfs und ihre Hinweise.

28 Ich habe nicht die Absicht, in der Folge eine Chronik unseres Cottbuser Büros oder über die Büroleitertreffen zu schreiben, sondern will meine eigenen Aufgaben, Erlebnisse und Erfahrungen aus dieser Zeitspanne schildern, dabei komme ich natürlich immer mal auch auf die *Geschichte des BfV* und die *Büroleitertagungen* zu sprechen. Als inhaltliche Ergänzung zu diesem Abriss der *Bürozeit* könnte man meine Veröffentlichung „Verkehrsplanung in der ehemaligen DDR“ ansehen. Die entstand mit Unterstützung von Fachkollegen und erschien 2009 in den Heften 6 (S. 361–379) und 7 (S. 436–446) der Zeitschrift „Straße und Autobahn“. Einige Textpassagen sind von dort hier eingeflossen.

„Ratsmitglied und Abt.- Leiter Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft“, nämlich der Dipl.-Ing. *Heinz Bartsch*.[29] Der wohnte in der Schlachthofstraße zwei Häuser von uns entfernt als mein *Gruß-Nachbar*. Wir kannten uns schon aus meiner Zeit beim SBA und insbesondere aus der *Weiprechtschen* Prognose-Gruppe. Er dürfte so etwa 15 Jahre älter als ich gewesen sein. Er kam vom Kraftverkehr her und hatte an dem Industrieinstitut der HfV Dresden nach drei Jahren Studium das Diplom zuerkannt bekommen (das war für verdiente Praktiker eine schöne Möglichkeit, ihre Qualifikation nachzuholen – ich glaube, geschenkt hat man ihnen dabei nichts). *Bartsch* war ein gestandener Fachmann, mit distinguiertem Wesen, dem man den Funktionär nicht schon von ferne ansah. Wenn von Privilegien staatlicher Funktionäre die Rede sein mag: *Bartsch* wie auch seine Nachfolger *Heider* und *Bonkaß*, hatten keine Privilegien, die ins Auge gesprungen wären.

Wo finden wir erfahrene und tüchtige Leute?

Ich musste als erstes die personellen und „sächlichen“ Voraussetzungen für das neue „Büro“ schaffen. Da war nichts von irgendwem vorbereitet. Ein zeitweilig für die seit 1966 tätig gewesene *Weiprecht*-Gruppe zusammengestelltes Bearbeiter-Kollektiv (das ostdeutsche *Team*) wurde zunächst in das Büro übernommen. Dazu gehörten die Frauen *Schweitzer*, *Walther* und *Witzke* sowie die Herren *Schwarz* und *Zipper*. Schon 1968 wurden *Elfriede Kronenberg* und *Gerlind Radtke* (sie heiratete bald und hieß dann *Hertwig*) eingestellt. Eine Sollstärke von sieben Leuten hielt man beim Rat des Bezirkes erst mal für ausreichend. 20 Jahre später aber hatte das Büro bis zu 25 Beschäftigte. Ich musste also das von Jahr zu Jahr anwachsende Personal gewinnen, einstellen, in die Aufgaben einführen und entsprechend einer meist unvermeidbaren Fluktuation immer wieder auffüllen. Ich hatte bei der geringen Größe des Büros dafür keinen Personal-Sachbearbeiter. Diese Aufgabe war also nie einfach, zumal in der DDR ein struktureller Arbeitskräftemangel herrschte, geeignete Absolventen nur von auswärtigen Hoch- und Fachschulen hätten kommen können (dazu war jedoch Cottbus vielen nicht attraktiv genug, häufig genug scheiterte das auch an der äußerst schwierigen Wohnraumbeschaffung) und schließlich auch, weil unsere Bezahlung keinen so starken Anreiz bildete. Es gelang dennoch bald, einige weitere erfahrene Leistungsträger aus unterschiedlichen Bereichen des Verkehrswesens, aus Planungsbüros und von Hoch- und Fachschulen zu gewinnen, die Arbeitsfähigkeit zu festigen und ein schlagkräftiges „Kollektiv“ (neudeutsch Team) zustande zu bringen.

Von den eingangs genannten Bearbeiter-Kollektiv „Weiprecht“ befristet delegierten Mitarbeitern ist auf Dauer nur *Dieter Zipper* geblieben, er war dann über alle Jahre mein Stellvertreter. *Hannelore Schweitzer* ging bald wieder auf ihre alte Stelle in der Abteilung Verkehr des Rates des Bezirkes zurück, auch die anderen Mitarbeiter fanden in ihren vorigen Dienststellen neue Aufgaben.

29 Wir waren erst 1966 in diese Straße am damaligen Stadtrand gezogen.

Zu dem langjährigen Stamm zählten besonders *Karl-Heinz Helbig*, *Heinz Noack*, *Elsita v. Oppen* (irgendwann hat sie mit ihrer Heirat den Namen *Borchart* bekommen und das „von“ verloren), *Klaus Schupp*, *Michael Waas* und *Dieter Zipper*.

Die über zwei Jahrzehnte unvermeidbare Fluktuation eingerechnet, haben insgesamt etwas über 50 Mitarbeiter das Büro frequentiert. Nicht berücksichtigt sind hierbei die Schar der Praktikanten und Diplomanden von Cottbuser und Dresdener Hoch- und Fachschulen oder längere Gastaufenthalte von Ausländern. Als Doktoranden betreute der Berichterstatter die Mitglieder des KdT-Fachausschusses *Manfred Gericke, Petra-Juliane Wagner* und den Praktikanten *Ramzi Laktena* aus Syrien sowie den eigenen Mitarbeiter *Klaus-Peter Schupp.*

Die Betreuung von Praktikanten hatte nicht nur die spätere Gewinnung von neuen Mitarbeitern im Sinn. Wir hatten auch immer mal ausländische Studenten aus den Herkunftsländern Algerien, Syrien und Ungarn. Die engeren Beziehungen mit den Ausländern erstreckten sich bis in die Familien und trugen zu einer besseren Weltsicht bei. Dazu noch später mehr.

Die zu leistende „Kaderarbeit“ oder heutige Personalarbeit hat meine Menschenkenntnis in einigen Fällen ganz schön auf die Probe gestellt. Darauf komme ich aber noch zurück.

Wo bringen wir aber nun das Büro unter?

Nicht nur Wohnraum war in der DDR äußerst knapp, sondern auch Bürofläche. In Cottbus mit der neuen Funktion als *Bezirksstadt* war das nach den umfangreichen Kriegszerstörungen und durch den Aufbau neuer Behörden nach der Verwaltungsgebietsreform von 1952 besonders prekär. Es gelang zum Glück, einige Arbeitsräume in einer verkommenen Baracke des SBA auf dem Gelände Karlstraße 62 anzumieten, in unmittelbarer Nähe zu meinem bisherigen Arbeitsplatz. Dort machten wir uns im Laufe vieler Jahre immer mehr breit, bis uns die Baracke schließlich gehörte und wir sie nahezu allein belegten. Uns aufgedrückte „Untermieter“ waren nach- und nebeneinander Archiv und Rechenzentrum der BDS, die Geschäftsstelle des Allgemeinen Deutschen Motorsport Verbandes (ADMV), das Büro für Stadtplanung (Direktor, Gruppe Verkehrsplanung und Druckerei), zum Schluss waren nur noch die vier Leute von der sogen. Energieinspektion des Rates des Bezirkes unsere Mieter.

Typisch für jene Zeit war, dass wir für die dringend nötige Instandsetzung der uns zugesprochenen, früher mehrfach umgesetzten alten *Todt*-Baracke[30] niemals einen Betrieb, nicht einmal Materialkontingente zugewiesen bekamen. Zum Glück unterstützten uns die Kollegen der Bauabteilung der BDS, wenn

30 *Todt* war der Generalinspekteur des Straßenwesens in der Nazizeit. Die Baracke ist vor zwei Jahren mit der gesamten Anlage geschliffen worden, das Grundstück ist mit Einfamilienhäusern bebaut.

sie mal im Winter etwas weniger Arbeit hatten, sie ersetzten die alten, einfach verglasten Fenster, zogen einige Trennwände und Deckenverkleidungen ein. Auch die Fußbodenbeläge wurden dabei erneuert. Wir Angehörigen des Büros haben auch immer wieder selber zugefasst, um einigermaßen freundliche Arbeitszimmer zu schaffen und die Wärmedämmung zu verbessern. Der Begriff *Wand* ist für die tapezierten Wandplatten leicht irreführend; getrennt haben sie eher visuell als akustisch). Wenn der Wind durch die Fugen der mit Zementschlempe beschichteten „Sauerkrautplatten“ – so nannte man diese aus grober Holzwolle gepressten Platten im Volksmund – pfiff, war das ein einziger Hohn auf den Begriff „Wärmedämmung“.

Als wir uns nach vier, fünf Jahren in der eigenen Baracke ausgebreitet hatten, folgte mit Unterstützung des SBA bzw. der BDS-Bauabteilung eine nochmalige Instandhaltung, sie umfasste den Ausbau eines etwas geräumigeren Besprechungszimmers, die Einrichtung einer kleinen Küche und von etwas moderneren Toiletten. Ebenso gelang die Erneuerung der Heizungsanlage (angebunden an das Rohbraunkohlen-Heizhaus des SBA/BDS) usw. Bei diesen immerwährenden Instandhaltungen hat so mancher der Mitarbeiter gelernt, unter der sachkundigen Anleitung von *Karl-Heinz Helbig* und *Heinz Noack* mit Hammer und Säge umzugehen. Die Frauen haben unter der Fuchtel von *Monika Gutte* und *Gerlind Hertwig* tapeziert, Gardinen genäht und angebracht …

Eine sehr schöne Aufgabe kam auf uns Männer in Wintern mit strengen Frösten zu: Dann fror wegen der unsachgemäßen Verlegung der Abflussrohre und nach *rückhaltloser* Benutzung der Toiletten regelmäßig das Abflussrohr zur Kanalisation zu und wir durften dann mit viel Mühe und einigen Schnäpsen den Durchfluss wieder herstellen. Eine *Leitungstätigkeit* im wahrsten Sinne des Wortes!

Die Pflege der Grünanlagen um die Baracke herum war für uns eine Selbstverständlichkeit. Manchmal kamen wir uns vor wie in einer rotchinesischen Produktionskommune! Hatten wir überhaupt Zeit für unsere Fachaufgaben?

Dazu muss man erklärend hinzufügen, dass viele der genannten fachfremden Aufgaben „nach Feierabend“ erledigt worden sind und anderseits so manche unbezahlte Stunde angehängt wurde, wenn das aus Termingründen nötig war. Oft genug bin ich an Wochenenden „nur schnell mal“ ins Büro gegangen, um liegengebliebene Aufgaben zu erledigen – ich hatte ja nur reichlich fünf Minuten bis dorthin zu laufen. Überstunden wurden übrigens nicht vergütet oder offiziell abgebummelt, auch nicht die von den mitunter recht langen Dienstreisen. Mir lag deshalb daran, bei dringenden persönlichen Erledigungen der Mitarbeiter während der Dienstzeit auch etwas entgegenkommend zu sein.

Was heute kaum noch denkbar wäre: Wir halfen auch, wenn Kollegen privat nicht allein mit etwas fertig wurden. So führten wir einen Umzug für den leicht körperbehinderten *Dietmar Wetzel* durch und einige Kollegen halfen dem *Klaus Schupp* beim Hausbau. Eine besondere Aktion war jedes Jahr erneut

die Beschaffung von Weihnachtsbäumen für die Mitarbeiter – selbst ausgesucht und geschlagen auf einem halbfertigen und wild bewachsenen Autobahnplanum aus den 30er Jahren oder unter den großen Energiefreileitungen.

In ein Büro gehören Möbel

Um die Ausstattung der Räume mussten wir uns auch selber kümmern. Die uns von der BDS geliehenen alten Stücke konnten nur ein befristeter Notbehelf sein. typisch für die DDR war die Beschaffung der Möbel. Geld spielte ja zunächst keine Rolle. Offiziell bekamen wir aber kein „Kontingent“ (eine Art Bezugsschein) für den Möbelkauf im Großhandel. Ohne diesen Schein keine Möbel. Und mit diesem hätte es einer besonderen Dringlichkeitsbescheinigung bedurft. Ob uns der Großhandel dann hätte beliefern können, war auch nicht sicher. Aber wir „organisierten“ uns doch irgendwie Möbel und Büromaterial: Eine Möbelfabrik in Wahrenbrück bei Bad Liebenwerda, also der VEB Elstermöbel, stellte eigentlich nur Büromöbel für den Neckermann- oder IKEA-Export her, hatte aber keine befestigte Zufahrt zu seinem Standort. Davon hörte *Dieter Zipper* von irgendwoher und wir vereinbarten ein Agreement. Wir fertigten dem Betrieb kostenlos ein entsprechendes Straßenbau-Projekt, sorgten irgendwie für die Finanzierung aus dem Bezirkstopf und vermittelten Kapazitäten für die Bauausführung und bekamen prompt unsere Möbel. Offiziell liefen die exzellenten Stücke wegen vermeintlicher Qualitätsmängel unter „Exportrücklauf“. Mein Besprechungstisch war sogar eine Sonderanfertigung aus *echtem* Holz! Das Möbelwerk hatte wiederum Beziehungen zu der renommierten Exportfirma REISS im nahen Bad Liebenwerda und konnte uns Zeichentische, eine Zeichenmaschine und diverses Büromaterial *schwarz* vermitteln. Natürlich haben wir die Möbel sehr reichlich „auf Zuwachs“ gekauft und den Rest erst mal eingelagert. Zum Glück ist der ganze Schwindel nie herausgekommen. Inzwischen müsste das wohl verjährt sein. Und es soll niemand behaupten, im DDR- Sozialismus habe es keine Privatinitiative gegeben.

Messen, Zeichnen, Rechnen, Schreiben und Vervielfältigen

Ein Planungsbüro wie das unsere war auch zu jener Zeit einfach nicht denkbar ohne eine gewisse technische Grundausstattung. Wir hatten ja nicht vor, nur Sachverhalte mit dürren Worten zu beschreiben und zu analysieren oder schöne Ideen zu formulieren, sondern wollten dies *ingenieurmäßig* mit Maß und Zahl quantifizieren und zeichnerisch darstellen. Ferner wollten wir ja auch für die Öffentlichkeitsarbeit gefällige und informative Schautafeln gestalten. Es gab für die einfachsten Dinge nur mit viel Phantasie und Lauferei oder gute Beziehungen mehr oder weniger krampfhafte Lösungen. Natürlich wollten wir trotz dieser problematischen Ausstattung unsere Arbeiten effizient erledigen und unseren Auftraggebern auch etwas für das Auge liefern. Kaum noch vorstellbar, wie wir es so nach und nach doch zur Arbeitsfähigkeit gebracht haben. Heutige durch Computer, Scanner und Hochleistungs-Farbkopiergeräte

geprägte Maßstäbe konnte man da freilich noch lange nicht anlegen. Höhepunkte waren schon die Anschaffung von einigen Vermessungs- und Zeichengeräten (Nivelliergerät und Theodolit, Klothoiden-Kurvenlineale und dergl.), einer elektrischen Schreibmaschine, einer simplen Addiermaschine mit Handkurbel aus Polen. Wir freuten uns über eine „Ormig"-Vervielfältigungskiste oder ein „Wärmekopiergerät", dessen glibbrige, sepiafarbene Abzüge spätestens nach wenigen Jahren absolut nicht mehr lesbar waren. Viele Fragen, kaum Antworten… Und: Dieser eklatante Mangel an technischem Gerät bestand, obwohl (oder weil?) die DDR über eine florierende Exportindustrie auf diesem Gebiet verfügte.

Wie kommt man zu einem Dienstauto?

Fast noch schwerer als Möbel und Bürotechnik waren Autos zu beschaffen – eines hätte ja erst mal gereicht. Wir waren ganz glücklich, irgendwie und irgendwo einen gebrauchten Wartburg 312 zu ergattern, hierbei hat *Dieter Zipper* wieder mal sein Organisationstalent bewiesen. Das gute Stück behandelten wir wie ein rohes Ei. Wir brachten es in späteren Jahren sogar auf zwei Autos und bauten uns dafür eigenhändig drei Garagen, man weiß ja nie.

Mann, was haben wir Büro-Männer beim Bau der Massivgaragen aus gewaltigen Fertigteilen aus dem Mecklenburgischen geschuftet. Vermutlich waren die Teile abgezweigt vom Bau der Pyramiden, ergattert ausgerechnet in Neubrandenburg. Die dritte Garage aus Metallleichtbauteilen konnten wir später mit *Werner Stilles* Hilfe und mit Hinweis auf *Dieter Zippers* und meine nebenamtliche Mitarbeit bei der Zivilverteidigung (ZV) aus deren Kontingent abzweigen.

Reifenwechsel oder Reparaturen an den Fahrzeugen erledigten wir allein, soweit es nur ging und wir die Ersatzteile beschaffen konnten. Immer mal musste man sich unterwegs von anderen Fahrzeugen abschleppen lassen – mitunter nur mit einem Seil am LKW hängend. Wenn der immer schneller wurde, stimmte das nicht gerade lebensfroh! Beim VEB Kraftfahrzeug-Instandsetzungsbetrieb (KIB; private Werkstätten gab es so gut wie nicht) hatten wir schon frühestens nach drei, vier Wochen eine Chance dranzukommen – und das auch nur, weil wir den Meister gut kannten und mit (privaten!) Trinkgeldern nicht knauserten. Ich greife hier mal zwei Jahrzehnte vor: Kurz vor der Wende stand die Grundinstandsetzung eines Wartburgs an. Die vielen Probleme bei der Beschaffung des neuen Fahrgestells, eines Austauschmotors und einer neuen Karosserie waren schließlich bewältigt, die unterschiedlichen Werkstätten für Neuaufbau, Polsterei und Lackierung waren gefunden. Die kontingentierten Austauschteile waren aus verschiedenen Quellen besorgt. Und dann ging es gleich los! Geblieben war vom alten Auto eigentlich nur die Nummer des Fahrgestells – eine in der DDR nicht unübliche, wenn auch volkswirt-

schaftlich unsinnige Methode zum „Ersatz“ verschlissener Autos. Kräftige moralische Unterstützung bekamen wir bei solchen Aktionen von unseren Kollegen der Abteilung Verkehr des Rates des Bezirkes, die ja am Drücker saßen. Zum Jahresende 1989 (!) erhielten wir dann aber ganz plötzlich eine „Kontingent-Freigabe“ und die „finanzielle Kennziffer“ für einen nagelneuen Moskwitsch (Pkw sowjetischer Bauart). Den kürzlich wieder aufgebauten Wartburg wollten wir jetzt eigentlich nicht mehr haben, mussten ihn aber abnehmen, um ihn 1991 verschrotten zu lassen! Ein ökonomischer Unsinn folgte dem nächsten auf dem Fuße. Nun nochmals in die Anfangsjahre unserer Büro-Existenz zurück.

Die ersten Arbeitsaufträge

Nach den abschließenden Arbeiten zum ersten Generalverkehrsplan (GVP) des Bezirkes Cottbus gingen wir an die Vorbereitung der Beratung und Beschlussfassung dieses Planwerkes vor der Bezirksleitung der SED (BL) und danach im Bezirkstag. Hierfür wurde eine Kurzfassung in Broschürenform für die Abgeordneten gefertigt und zum Druck vorbereitet. Eine Ausstellung mit entsprechenden Großtafeln mit Karten, Fotos und z.T. mehrfarbigen Grafiken sollte die Vorlage ergänzen. Hierbei konnte *Karl-Henz Helbig* erfolgreich seine Fertigkeiten und Erfahrungen einbringen

Dass der vorbereitete Beschlussentwurf einstimmig angenommen worden ist, versteht sich nach den damaligen Demokratie-Auffassungen.

Der nächste Auftrag sollte für 1969 einen sichtbaren Beitrag zum 20. Geburtstag der DDR darstellen. Entgegen den unhaltbaren Zuständen auf den damaligen Autobahn- Rastplätzen im ganzen Lande hatten die polnischen Nachbarn schon recht individuell und ansprechend gestaltete, hygienische Lösungen gefunden und an den wichtigsten Fernstraßen errichtet. Nun sollten wir in hektischer Betriebsamkeit einen solchen Rastplatz an der Autobahn zwischen dem Spreewald-Dreieck und dem Berliner Ring bei Freiwalde als *Beispiellösung für die Republik* planen und den Bau organisieren. Dabei hat sich besonders *Dieter Zipper* hervorgetan und wir konnten tatsächlich die Einweihung im Oktober 1969 feiern. Der Platz war sogar mit Imbiss und Toilette ausgestattet. Leider war das für lange Zeit der einzige derartige Platz im ganzen Lande. Wegen mangelhafter Bewirtschaftung ging der Platz nach wenigen Jahren wieder ein: Dem Konsum-Verband als Betreiber des Kiosks für die Parkenden war das eher ein Klotz am Bein und er gab auf, die Autobahnverwaltung zeigte kein weiteres Interesse an derartigen Plätzen … Diese Beispiellösung war also ein Schuss in den Ofen…Heute nur noch ein *Biotop*.

Uns wurde inzwischen aber immer deutlicher, dass wir auf diesem Wege zu einer Feuerwehr des Ratsmitgliedes Verkehr verkommen könnten. Größte Vorsicht war geboten und wir wollten mehr Ideen zur Bearbeitung tatsächlicher Verkehrsplanungen entwickeln. Aber nochmals sollte uns eine eigentlich fachfremde Aufgabe gestellt werden.

Um 1970 herum gewannen die verantwortungsbewusste Nutzung der Natur und der Schutz der Umwelt zunehmend an Bedeutung für die Menschen auch in der DDR. Unübersehbar zeigten sich erhebliche Mängel im Umgang des Bergbaues und der Energiewirtschaft mit der Natur, der Landschaft und dem Boden, den Gewässern und Wäldern. Unübersehbar waren bereits die Folgen der Luftverschmutzung. Nachholbedarf bestand auch bei der schadlosen Beseitigung bzw. weiteren Nutzbarmachung von Abprodukten und Müll sowie nicht zuletzt beim Lärmschutz. Das Landeskulturgesetz der DDR wurde im Mai 1970 verabschiedet und die Räte der Bezirke erhielten den Auftrag, eine „Analyse und Prognose der Landeskultur“ zu erarbeiten. Der Begriff deckt sich inhaltlich weitgehend mit den Termini Umweltschutz und Ökologie. Wir bekamen hier unter der Hand erstmalig Kenntnis von Papieren des Club of Rome und des sogen. Brundtland-Reports zu Umweltangelegenheiten. Für den Bereich Umweltschutz und Landeskultur gab es beim Rat des Bezirkes zu jener Zeit noch kein eigenes Ressort, er wurde zunächst der Wasserwirtschaft zugeordnet, die wiederum dem Ratsbereich *Verkehr, Straßenwesen, Wasserwirtschaft* angehörte. Ich breite das hier so aus, weil man zu dem kühnen Schluss kam, dass wir als Büro doch schon Erfahrung mit der Arbeit am Generalverkehrsplan hätten, da müssten wir auch in der Lage sein, uns mit der Landeskultur zu befassen. Ich erhielt also den Auftrag, eine zeitweilige Arbeitsgruppe zu bilden und in einer Zeitspanne von einem halben Jahr ein entsprechendes Material für den Bezirkstag vorzulegen … Dank der dienstlichen und privaten Beziehungen zum Büro für Territorialplanung (BfT) und zur Wasserwirtschaftsdirektion gelang es in der Tat, unter enormem Zeitdruck ein entsprechendes Papier auszuarbeiten. Besonders war das den Kollegen *Dr. Otto Rindt* und *Hans-Joachim Neumann* vom BfT und dem Herrn *Rippel* als Landschaftsplaner und Parkspezialisten des HAG Komplexer Wohnungsbau zu verdanken.

Wegen dieser geschilderten, eigentlich fachfremden Aufträge sah ich mein Ziel nun darin, für das BfV möglichst bald eine selbständige Organisationsform zu erkämpfen.

Zur strukturellen Entwicklung der Verkehrsplanung im Bezirk Cottbus

Dazu wieder zurück in die Anfangsjahre des BfV. In unserer Baracke saßen auch die fünf, sechs Verkehrsplaner des Büros für Stadtplanung (dieses wurde irgendwann später zu dem Hauptauftraggeber Komplexer Wohnungsbau

[HAG] umstrukturiert) mit meinem Studienkollegen und langjährigen Freund *Werner Siemers* an der Spitze. Es hätte eigentlich nahe gelegen, uns zusammen zu tun. Das geschah aus zwei Gründen nicht: 1. verdienten die Leute dort schon etwas mehr als wir zahlen konnten und 2. äußerte *„Sim“* mir gegenüber in einem Sondierungsgespräch mit dem Dozenten Dr. *Schmidt* aus Weimar über eine eventuelle, ggf. auch gemeinsame, Dissertation die Meinung „Ich [also der *Sim*] mache das Fachliche und Du [nämlich der *Kabus*] übernimmst den politischen Teil!“ Das fand ich nun doch bei aller Freundschaft etwas anmaßend und von da an stand bei mir eine Zusammenlegung der Dienststellen nicht mehr zur Debatte. Wir blieben dennoch freundschaftlich verbunden, haben bei so mancher Fachplanung bestens zusammen gearbeitet und oftmals gemeinsam brauchbare Ergebnisse erzielt und nach außen vertreten.

So kam es, dass im Bezirk Cottbus im Gegensatz zu den meisten anderen Bezirken eine Gruppe Verkehrsplanung beim Verkehrswesen angesiedelt war und eine zweite beim Bereich Bauwesen (deren Arbeitsfeld beschränkte sich allerdings auf die Generalverkehrsplanung in den Kreisstädten und auf Verkehrsplanungen im Zusammenhang mit dem *Komplexen Wohnungsbau*). Als Dritter im Bunde kam nach einigen Jahren im Cottbuser Raum noch die Stadtdirektion Verkehrsbau (SDV) mit *Werner Roy* und *Hans-Christof Speck* an der Spitze hinzu, deren Schwergewicht lag auf der Planung und auftraggeberseitigen Bauleitung von Verkehrsanlagen und -bauten in der Bezirksstadt Cottbus.

Die Bedeutung der BfV für die Verkehrsplanung der DDR

Anfänge angewandter Verkehrsplanung in der DDR hatte es schon etwa Mitte der 50er Jahre gegeben (dies waren i.d.R. Aufgaben einer speziellen Planung für Straßenbau und Straßenverkehr). Diese Aufgaben hatten für den Bezirk Cottbus die Volkseigenen Projektierungsbüros Straßenwesen (VEPSw) in Berlin und Dresden übertragen bekommen – die man später zum Entwurfs- und Ingenieurbüro des Straßenwesens (EIBSw) zusammengefasst hat. Im bezirksgeleiteten Entwurfsbüro für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung Cottbus entstanden schon Anfang der 60er im Rahmen der Stadtplanung besonders dank der Initiative von *Werner Siemers* erste Arbeiten zur generellen Verkehrsplanung für etliche Kleinstädte des Bezirkes Cottbus, also erste Generalverkehrspläne (GVP). Das war damals durchaus eine republikweite Pionierarbeit und wohl auch darauf zurück zu führen, dass *Siemers* an der Cottbuser Hochschule für Bauwesen (1954 bis 1962) eine moderne und solide Ausbildung in diesem Metier durch die Dozenten *Christfreund*, *Kunath*, *May* und *Schmidt* erfahren hatte[31].

Beginnend mit der Bildung eines Büros für Stadtverkehr in der Stadt Dresden im Jahr 1966 entstanden nach und nach in allen 15 Bezirken (so auch 1967/68 in Cottbus) und in den bedeutendsten Großstädten die Büros für Verkehrspla-

31 Es ist daher kaum ein Zufall, dass in vielen BfV unter den Leitern und Mitarbeitern Absolventen von Cottbus zahlreich vertreten waren.

nung (BfV). In der Aufbauphase dieser Büros hatten die Beschäftigten aus verschiedenen Bereichen des Verkehrswesens zusammengefunden, die auch meist schon über Erfahrungen in der Planungsarbeit verfügten.

Über die Arbeitsinhalte der Verkehrsplanung und über die Entwicklung der BfV in den über zwei Jahrzehnten ihres Bestehens entnehme ich nun einige Passagen sinngemäß aus meinem Bericht *„Verkehrsplanung in der DDR“* von 2009 in den Heften 6 und 7 der Zeitschrift *Straße und Autobahn*.

Die BfV bestimmten bis zum Ende der DDR maßgeblich die Entwicklung der Verkehrsplanung in Theorie und Praxis. Jeder Bezirk und fast alle Großstädte verfügten über ein BfV. In den Bezirken bearbeiteten die Bezirksbüros neben den regionalen Planungen für den Bezirk auch die Verkehrsplanung für eine Vielzahl von Städten ohne eigene Planungseinrichtung (darunter auch für solche größeren Städte wie Görlitz, Halle-Neustadt, Hoyerswerda, Jena, Weimar oder Wismar). So gesehen haben die meisten Bezirksbüros ungeachtet ihrer Unterstellung neben ihrer regionalen Verkehrsplanung in der gleichen Weise eine Stadtverkehrsplanung wie die BfV der Großstädte eine spezielle Verkehrsplanung betrieben. Die Bezirksbüros waren i.d.R. juristisch selbstständige, haushaltsgeplante und mit eigener Personalhoheit ausgestattete Einrichtungen des Verkehrswesens. Lediglich wir in Cottbus waren ganz am Anfang ein Bestandteil der Abt. Verkehr des Rates des Bezirkes. Einzig das Bezirksbüro in Potsdam ging – als es sich mit der Autobahn-Planung Berlin-Rostock befasste – zu der gewinnorientierten Betriebsform eines VEB über (und konnte so andere Gehälter und einen höheren Prämienfonds ergattern).

Im Jahre 1989 bestanden 25 derartige Büros in den Bezirken und Großstädten sowie weitere relativ selbstständige Abteilungen Verkehrsplanung bei Einrichtungen der Stadtplanung in Cottbus, Frankfurt (Oder) und Rostock. In Erfurt war das Stadt-BfV hingegen eine Abteilung der Stadtdirektion Straßenwesen.

Insgesamt waren Ende der 80er etwa 550 Beschäftigte in diesen Einrichtungen mit verkehrsplanerischen Aufgaben betraut. Die EIBSw beschränkten sich ab 1968 auf spezielle Planungen für Verkehrsbauten und -anlagen - basierend auf den Arbeitsergebnissen der BfV. Private Planungsbüros existierten im Übrigen in der gesamten DDR nicht. Bei einem Vergleich mit Institutionen in der Bundesrepublik hatten die BfV eine Doppelfunktion: Sie waren teils Behörde, teils Planungsbüro.

Juristische Stellung des BfV Cottbus – zu Beginn ein ungewollter Sonderweg

Eine besondere Überraschung erlebte ich gleich zu Beginn meiner Tätigkeit als Büroleiter. Das Cottbuser BfV sollte nunmehr nicht, wie es vom Ministerium empfohlen und zunächst in der Abteilung Verkehr offiziell auch beabsichtigt war, eine juristisch selbstständige Institution werden, sondern (vorerst und wie

lange?) direkt zum Rat des Bezirkes gehören, d.h. einen gesonderten Struktur-Bereich in der dortigen Abteilung Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft bilden. Dennoch firmierten wir als *Büro für Verkehrsplanung* und sollten relativ eigenständig arbeiten dürfen. Mal sehen, ob das so funktioniert.

Ziemlich bald und vorher nicht zu erwarten, ernannte mich mein Vorgesetzter, der Abteilungsleiter für Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft, *Heinz Bartsch*, zu seinem Stellvertreter. Das war eine zusätzliche und beträchtliche fachliche und politische Verantwortung und zeitliche Belastung bis hin zur Abwesenheitsvertretung des Abteilungsleiters und der gelegentlichen Teilnahme an den wöchentlichen Ratssitzungen der Vorsitzenden, der Frau *Irma Uschkamp*. Mitunter war auch meine Mitwirkung in anderen ständigen Gremien des Rates gewünscht. Beispielsweise in der „Prognosegruppe“ des Rates.

Auf diese Weise lernte ich zwar die ganze Breite der Ratstätigkeit, die *Landesmutter Irma Uschkamp* und die einzelnen „Ratsherren“ (und die wenigen weiblichen Ratsmitglieder) persönlich kennen. Diese nicht uninteressante Tätigkeit war dennoch nicht in meinem Sinne und brachte drei wesentliche Nachteile mit sich:

1. hatte ich nicht ausreichend Zeit für das eigene Aufgabenfeld.

2. war mit den „Zusatzaufgaben“ eine Verpflichtung als Geheimnisträger „Geheime Verschlußsache“ (GVS) verbunden und man bedrängte mich daher wiederholt, den Kontakt mit meinen Westverwandten abzubrechen, was ich aber besonders bezogen auf meine Schwester um keinen Preis tun wollte.

3. wurde ich in ein „Bereitschaftssystem“ einbezogen, das in dieser Zeit zur rechtzeitigen Reaktion der staatlichen Organe im Katastrophen- und militärischen Spannungsfall aufgebaut worden ist. Damit saß oder lag ich alle sechs, acht Wochenenden 24 Stunden allein im großen Verwaltungsgebäude des Rates des Bezirkes in einem speziellen Zimmer auf einer Pritsche, mit mehreren, farbig unterschiedlichen Telefonen um mich herum, diversen Landkarten an den Wänden. Ich hatte zudem noch unter Verschluss etliche versiegelte Kuverts, in denen gestanden haben soll, was in der oder jener brenzligen Situation zu tun gewesen wäre oder wen ich dann zu konsultieren oder zu benachrichtigen gehabt hätte. Ich war froh, dass nur einige kleinere Geschehnisse auftraten, z.B. etliche Verkehrsunfälle oder kleinere Ausfälle in Produktionsbetrieben. Die geheimen Kuverts blieben demzufolge ungeöffnet – ich kenne also bis heute nicht ihre Inhalte.

Und der 4. Nachteil, den ich ja gerade mit meinem Weggang aus der aufzubauenden BDS unbedingt hatte vermeiden wollen: Meine Arbeit drohte von der eigentlichen Verkehrsplanung in die Aufgaben eines „Staatsfunktionärs mit fachlichem Einschlag“ abzudriften, wie ich das oft im Scherz oder im Groll bezeichnet habe. Das durfte also keinesfalls ein Dauerzustand werden.

Ich will keinesfalls Staatsfunktionär werden!

Mein ganzes Bestreben war also, aus den eben genannten Gründen darauf gerichtet, das BfV aus dem Rat des Bezirkes auszugliedern, mit der offiziellen Begründung, dass sonst unsere Planungsarbeit zu sehr von den operativen Aufgaben verdrängt würde. Auch die Mitarbeiter hatten diesen Wunsch. Die Ausgliederung gelang schließlich im Mai 1971 mit Unterstützung meines Vorgesetzten *Heinz Bartsch*. (Der konnte ja schließlich nicht ewig über meine Westkontakte hinwegsehen und er folgte sicher auch deshalb unserem Vorschlag, weil es damit in seiner eigenen Entscheidung lag, uns in Zukunft personell und finanziell besser ausstatten zu können). Auch in *Kader-* Angelegenheiten (formal ist dieser DDR-Begriff identisch mit *Personal-A*ngelegenheiten) konnten wir uns nun von der Kaderabteilung des Rates abkoppeln. Damit nützte *Bartsch* sich selbst, denn so konnte er sich eine schlagkräftige „Reservearmee“ schaffen, diese entsprechend ausstatten und für sich nutzen.

Ausgliederung des BfV aus dem Rat des Bezirkes

Das BfV wurde endlich im Mai 1971 wie in den anderen Bezirken der DDR eine juristisch selbständige, dem Rat des Bezirkes nachgeordnete Einrichtung, also versehen mit eigener Personalhoheit und eigenem Haushalt. Dessen Leiter blieb ich bis zur Abwicklung nach der Wiedervereinigung. Ich selbst unterstand disziplinarisch weiterhin dem Ratsmitglied. Mit der Ausgliederung konnte ich zum Glück meine Rolle als „Staatsfunktionär“ weitgehend zurück fahren. Wir durften jetzt auch den Rahmen- Kollektivertrag (RKV) Kraftverkehr anwenden, der uns spürbare Gehaltserhöhungen und einen höheren Prämienfonds ermöglichte. Aber: Was damals keiner wissen konnte: Einige Wochen nach unserer Ausgliederung wurde völlig überraschend eine Altersversorgung für die Mitarbeiter der staatlichen Organe eingeführt. Die kam für uns nun leider nicht mehr in Frage. Nach Jahrzehnten führte das dazu, dass bei der Berechnung der bundesrepublikanischen Rente der nicht unbeachtliche *Rentenzuschlag für Mitarbeiter im ehemaligen Staatsapparat der DDR* nicht zur Anwendung kam.[32] Ja, man kann nicht alles zugleich haben. In Summe war die Ausgliederung ja doch richtig.

Jedoch ein Nachteil blieb: Wie schon in den letzten Jahren zuvor gehörten wir weiter in Partei- und Gewerkschaftsangelegenheiten zum Rat des Bezirkes[33].

---

32 Dazu noch eine Bemerkung: Im März 1971 führte man in der DDR die Freiwillige Zusatzrente (FZR) ein. Da sollte man bei einem Bruttogehalt über 600 Mark 10% des darüber liegenden Verdienstes als Beitrag auf den Tisch legen. Ganz schön viel Geld, wenn die Rente erst in Jahrzehnten zu erwarten ist. Viele schlossen erst mal nicht ab, obwohl zum Beitritt getrommelt wurde. Das Rentenalter war ja noch so weit weg. Letztlich musste ich doch als Vorbild voran gehen und es kam nach Jahren nach und nach zu einigen Abschlüssen… Sie machen sich bei der heutigen Rente doch etwas bemerkbar.

33 Die SED war für Berufstätige grundsätzlich in den Dienststellen und Betrieben organisiert, also in Betriebsparteiorganisationen (BPO); Rentner, Freischaffende und dergl. Leute waren in Wohnpartei-Organisationen (WPO) zusammengefasst. Die Betriebs-Parteiorganisati-

Was bei dieser Konstellation einzig positiv war, wir brauchten uns keine Gedanken über Ferienlager für „unsere“ Kinder machen. Sie konnten einfach die Ferienlager des Rates des Bezirkes kostenfrei mitnutzen.

Das Büro in den Mühlen der Planwirtschaft

Planwirtschaft bedeutete für das Büro, die aus dem jährlichen Volkswirtschaftsplan abgeleiteten *personellen, finanziellen und materiellen Planvorgaben* im eigenen Haushalt zu beachten, einzuhalten und am Jahresende abzurechnen. Es gab ein allgemeines *Ausgabenlimit* und zu erwartende *Einnahmen von Dritten* (das betraf nicht die Leistungen für den Rat des Bezirkes, die erbrachten wir, ohne sie in Rechnung zu stellen). Es gab weiter den Stellenplan verbunden mit der Vorgabe der maximal möglichen „Vollbeschäftigteneinheiten“ (VBE, sie entsprechen einer auf mehrere Teilzeitbeschäftigte aufgeteilten Planstelle), den Lohnfonds als Obergrenze der Ausgaben für Gehälter, einen Kultur- und Sozialfonds (Ausgaben für Prämien und kulturelle Veranstaltungen als Prozentsatz vom Lohnfonds). Und als in der DDR alles immer knapper wurde, kamen ein *Fonds für Investitionen und Beschaffungen, ein Papierkontingent, Kraftstofflimit* und wer weiß was noch alles dazu. Für die Qualifizierung der Frauen stellten wir mitunter auch in unserem Büro einen *Frauenförderungsplan* auf. Inhaltlich bedeutsam war zweifellos der *Plan der Aufgaben* (wir hatten da weitgehend freie Hand und machten in aller Regel selber den Vorschlag, welche Themen wir mit wie viel Zeitaufwand, warum und bis wann bearbeiten wollten, von der Abt. Verkehr kamen hierfür selten mal konkrete Anforderungen oder Anregungen).

Diese Aufgaben-Planung war zum Glück kein starres Korsett für uns, sondern konnte durchaus flexibel gehandhabt werden. Es gab also nicht nur den Plan, sondern auch die Realität und die schöne Erfindung der *Planfortschreibung* zur Berücksichtigung von inzwischen eingetretenen „objektiven Veränderungen“: Mit einigem Fleiß und dem „spitzen Bleistift“ kamen wir immer über die Runden und erfüllten selbstverständlich unsere Pläne. Übrigens wollte man Jahre später (kurz vor dem Ende der DDR) auch für die BfV sogen. *leistungsabhängige Gehälter* einführen. Es wurden mit mehr oder weniger Krampf bestimmte verbale *Leistungskriterien* vereinbart und mit viel Fantasie abgerechnet. An solchen leistungsabhängigen Gehältern beißen sich allerdings auch heutige öffentliche Verwaltungen ziemlich erfolglos die Zähne aus.

Einigen Formalismus haben wir selber erzeugt, das war z.B. die Protokollierung der geleisteten Arbeitsstunden und deren Zuweisung zu den Einzelauf-

---

onen (BPO) gliederten sich in Abteilungs-Parteiorganisationen (APO), diese in Parteigruppen. Parteimitglieder des BfV gehörten direkt zur Parteigruppe Verkehr. Die Betriebs-Gewerkschaftsorganisation (BGO) war entsprechend in Abteilungs-Gewerkschaftsorganisationen (AGO), diese in Gewerkschaftsgruppen unterteilt. Die Gewerkschaftsmitglieder des BfV – das waren mehr oder weniger freiwillig alle Mitarbeiter – bildeten eine eigene Gruppe, über viele Jahre mit *Heinz Noack* an der Spitze. Für Versammlungen und Funktionen war bei dieser Struktur also ausreichend gesorgt.

gaben. Beabsichtigt war in der Verknüpfung mit den Prämienzahlungen ein gewisser Leistungsanreiz und der Versuch einer Objektivierung. Dabei wurde sicher oft „mit dem spitzen Bleistift“ viel gemogelt.

Mit einem Bein noch immer beim Rat des Bezirkes

Wir bekamen nach und nach mehr Stellen zugewiesen, waren in manchen Zeiten bis zu 25 Mitarbeiter und durften als Büro weitgehend eigenständig arbeiten. Allerdings konnten wir nicht alle der oben genannten Nachteile der anfänglichen Zugehörigkeit zum Staatsapparat beseitigen. Denn an eine unbürokratische Erteilung von Hau-Ruck- Aufträgen – selbst wenn sie nicht ganz unserem Arbeitsprofil entsprachen – hatte man sich in der Fachabteilung gewöhnt und man machte immer wieder mal davon Gebrauch: „Macht doch mal schnell dieses oder jenes …“, also *Prinzip Feuerwehr*. Wir wehrten uns nicht immer und sicherten uns so unsere Freiräume. Ein Manko war über all die Jahre, dass wir, wie schon oben angedeutet, immer ein Anhängsel der Betriebsorganisationen der Partei bzw. der Gewerkschaft des Rates des Bezirkes blieben. Damit war eine straffere politische Einmischung von dort verbunden und es bestand auch weiterhin die unangenehme Möglichkeit, mich persönlich immer wieder für Funktionen der Parteiorganisation heran zu ziehen. Ein Vorteil: Ich war nach der Ausgliederung nicht mehr als GVS-Verpflichteter verdonnert, sondern nur noch zum Umgang mit „Vertraulichen Verschlusssachen“ (VVS) – Westkontakte waren nun denkbar, aber weiterhin nicht gern gesehen und blieben meldepflichtig.

Schild und Schwert der Partei

Im Volksmund wurde der Begriff Staatssicherheit kaum verwandt, um sich nicht festzulegen, worüber man gerade sprach. Immer wurde umschrieben: „Horch und Guck“, „Das große Ohr“, „Auge und Ohr“, „Die Firma“, „Die Sicherheit“, „Der Konsum“, „Der Nordrand“ (dort saß die Cottbuser Bezirksverwaltung). Ich versuche, hier kurz zu schildern, auf welch unterschiedliche Weisen man als Leiter oder Beschäftigter mit dieser Institution in Berührung kommen konnte.

Wie intensiv die Einhaltung der eben schon angesprochenen Meldepflicht über Westkontakte von eben der „Firma“ kontrolliert wurde, zeigt folgende, sicher nicht untypische Begebenheit: Die Hochzeit meines Neffen Dr. *Frank Kabus* mit seiner *Bärbel* fand in Kühlungsborn statt. Für die zu erwartenden Westkontakte eine Genehmigung einzuholen, schien mir überhaupt nicht nötig, Kühlungsborn ist ja weit weg von Cottbus. Dem *Großen Auge* entgeht aber nichts: In Kühlungsborn standen doch nun tagelang Autos aus Kassel, Wurzen, Cottbus und anderen Orten zusammen auf einem Parkplatz. Wenige Tage nach der Rückkehr von der Feier rief mich mein Vorgesetzter, inzwischen *Hubert Heider*, zu sich und fragte nachdrücklich „Hast du

mir denn nichts zu sagen?“ Den hatte nämlich die Information über den Westkontakt schon erreicht und er sollte nun mir Pflichtvergessenem die Leviten lesen. „Ach Gott, Hubert, ich habe ja ganz vergessen, Dir das zu berichten. . Tut mir wirklich leid!“ „Muss dir nicht leid tun, aber mach’ mir ja nicht noch mal diesen Ärger!“

Im täglichen Dienstablauf kam bald mal ein Kontaktmann von „Horch und Guck“ zu mir, um „zwecks Klärung eines Sachverhalts“ Fragen los zu werden. Die Vorzimmer-Frau *Richter* kannte ihre Schweinchen schon am Gang und meldete die *unauffälligen* Besucher immer mit einer gewissen Geste bei mir an. Ich wusste gleich Bescheid.

Worum ging es da? Irgendwann wollte eine Kollegin einen Mitarbeiter von dieser Truppe heiraten. Ich sollte über ihre Vertrauenswürdigkeit Auskunft geben und deren „Kaderakte“ zur Einsicht aushändigen. Andere Fälle waren die Anträge von Mitarbeitern auf Verwandtenbesuche im Westen. Auch in diesen Fällen wurden Fragen nach der „ideologischen Standhaftigkeit“ der Betreffenden und zur Gewissheit ihrer Rückkehr gestellt (meines Wissens sind alle Antragsteller gefahren, wohl auch dank meiner „positiven“ Einschätzungen zur betreffenden Person). Nachgefragt wurde auch, wenn ein Mitarbeiter die Absicht hatte, in den Staatsapparat zu wechseln. Überhaupt waren diese Besucher bei allen Einstellungen neugierig auf die Kaderakten. Vom Büro der Ratsvorsitzenden des Bezirkes wurde mir ausdrücklich angeraten, in allen solchen Fällen zwar die Identität des Besuchers zu prüfen, ihm jedoch unbedingt Auskünfte zu geben und die Kaderakten auf Anforderung sogar kurzzeitig und ohne (!) Quittung zu überlassen. Ich habe gar nicht gewagt, die Berechtigung für diese merkwürdige Handlungsweise anzuzweifeln. Über solche *Kontakte* habe ich nach der Wende in meinem Personalfragebogen wahrheitsgemäß Auskunft gegeben.

Man konnte sich bezüglich der „Firma“ aber auch auf deren Tschekisten-Mitarbeiter verlassen: Eines Tages dehnte meine Westschwester ihre nach Wurzen genehmigte Reise illegal und überraschend nach Cottbus aus. Wir fuhren natürlich ihr Auto sofort in unsere Garage, denn einer der Nachbarn war leitender Angestellter in der Bezirksparteischule und durfte das nicht mitkriegen. Und ausgerechnet an dem Wochenende kommt ein Kollege zu mir und will sich eine Bohrmaschine ausborgen. Natürlich wieselt er mit in meine Garagen-Werkstatt und sieht das Auto: „Oh, ein VW!“ Ich war zwar überzeugt, dass er darüber nirgendwo und mit niemandem sprechen wird, aber etwas bange war mir schon eine Weile, ob ihm nicht doch ein unbedachtes Wort herausrutscht, wenn er nur ordentlich in die Mangel genommen wird.. Er hat meines Wissens das Vertrauen nicht enttäuscht (eine Opferakte zu meiner Person war übrigens nicht auffindbar). Ganz herzlichen Dank!

Diese ermüdenden Dienstberatungen

Als wir noch zur Fachabteilung gehörten, hatten wir auf eigene Dienstberatungen im Büro verzichtet, weil meine Bereichsleiter und ich an denen der Fachabteilung teilzunehmen hatten. Nach der Herauslösung führte ich dann 14-täglich mit den Bereichsleitern Beratungen durch und monatlich mit allen Mitarbeitern. Hier schiebe ich mal die einzelnen Bereiche und deren Chefs ein:

Bereich Generalverkehrsplanung: *Karl-Heinz Helbig*,

Bereich Straßenverkehr: *Dieter Zipper*,

Bereich Personen- und Güterverkehr: *Heinz Noack*, nach dessen Abgang nach Weimar *Ursula Taubenheim*,

Bereich Wissenschaft und Technik: *Hanns-Michael Waas*.

In den Dienstberatungen des BfV sollten Aufgaben erteilt und ihre Erfüllung abgerechnet werden. Diskutiert wurden schwierigere Fachprobleme und Ideen zu deren Lösungswegen.

Überladen wurden die Beratungen mit der „Auswertung von Beschlüssen“ von Parteitagen und Plenartagungen der SED. Ich bezweifle, dass diese schleppenden Diskussionen heute bei allen von uns eine angenehme Erinnerung hervorrufen[34].

Eine Eigentümlichkeit der DDR scheint das akribische Mitpinseln der Ausführungen in solchen Veranstaltungen gewesen zu sein. Ich habe noch etliche dieser Diensttagebücher aufgehoben und kann da nur staunen, wenn ich heute darin blättere. Es sind 17(!) A4-große, kleinkarierte (eine durchaus doppelsinnige Vokabel) und eng beschriebene Kladden mit Eintragungen von Dienstbesprechungen, Beratungen außer Haus, von fachlichen, Partei- und KdT-Veranstaltungen u.a.m. Wahrscheinlich war man bestrebt, bestimmte Informationen genauestens aufzuschreiben, um sie dann „linientreu“ wiedergeben zu können. Ich wollte diese Tagebücher eigentlich schon lange wegwerfen, habe das aber immer wieder aufgeschoben. Inzwischen liegen sie im Archiv des IRS. Letztlich sind das, wenn auch unverdauliche und fast nicht mehr zu deutende, Zeitdokumente.

K- und S-Fonds – keine schlechte Sache

34 Die „politisch-ideologische Arbeit“ musste ja immer Bestandteil der Leitungstätigkeit in allen Betrieben und Einrichtungen sein. Bei uns als einem Wurmfortsatz des Staatsapparates galt das erst recht. War das formale Bemühen „oben“ hinreichend bekannt, ließ man uns weitgehend in Ruhe und wir konnten uns einer nahezu unbeschwerten fachlichen Arbeit widmen.

Der *Kultur- und Sozialfonds* (K und S) stand uns zusätzlich zum Gehaltsvolumen zur Verfügung[35], daraus zahlten wir Anerkennungs- und Jahresendprämien, finanzierten gesellige Veranstaltungen, wie Tanz- oder Sportabende mit unseren Partnern sowie Veranstaltungen zum Frauentag (wo kriegten wir da nur die Blumen für die Frauen her?) sowie mit den Kindern zum Kindertag und zu Weihnachten[36]. Wir besuchten mit den Angehörigen Theatervorführungen, Konzerte und Ausstellungen … Gern erinnere ich mich an die gemeinsamen Besuche der Kunstausstellungen in Dresden und an das Konzert eines Orchesters aus Lille im Gewandhaus Leipzig. Höhepunkte waren auch die Konzerte im gerade wieder eröffneten Schauspielhaus und im Palast der Republik in Berlin. Eindrucksvoll war ein Vortrag mit Führung nur für uns über die Baustelle Semperoper. Unvergessen eine Reise nach Liberec mit Übernachtungen im Betriebsferienlager der BDS in Heinewalde und des Kraftverkehrskombinates in Saida mit Wanderungen im Elbtal.

Wie viele Kinder haben wir in der Zeit des BfV vom Säugling bis zur Jugendweihe und bis zum Abitur heranwachsen sehen? Beispielsweise erinnere ich mich noch lebhaft, wie ich *Jana* und *Petra Borchart* auf dem Arm herumtrug oder wie die sich vor dem *Noack*-Weihnachtsmann ängstlich versteckten, obwohl sie ihn an seinen buschigen Augenbrauen und an seiner Stimme zu erkennen geglaubt hatten. Ja, Weihnachten, schön war da auch der Auftritt von *Ramona Helbig* als Christkind, begleitet von *Petra Kabus* auf der Kratz-Geige. Noch immer sind mir allerdings auch die Erzählungen von *Heinz Noack* in Erinnerung, wie er seinen zärtlich geliebten Sohn *Dirk* mit vermeintlich *bolschewistischer Härte* zu erziehen versuchte. In Erinnerung ist aber auch die Entrüstung der Kolleginnen und Kollegen über diese seine Absicht.

Für alle diese kollektiven Veranstaltungen stellten wir als Gewerkschaftsgruppe jährlich einen *Kultur- und Bildungsplan* auf und je nach Interesse übernahm jeder mal die Vorbereitung und Organisation einer solchen Veranstaltung. Man mag einwenden, dass dies mit Gängelei und Bevormundung verbunden gewesen sei – wir empfanden das nicht alle so bierernst, sondern sahen in diesen Aktionen überwiegend eine Bereicherung der Freizeit mit Wirkung bis in die Familien hinein. Wer nicht wollte, blieb eben zu Hause und hat sich geärgert, wenn er danach von den Erlebnissen erzählen hörte. Und: Privat hätten wir für manche der besuchten Veranstaltungen sowieso kaum Karten bekommen.

Der K(r)ampf mit dem Brigadetagebuch

Alle „Sozialistischen Kollektive“ (oder die dies werden wollten) hatten ein „Brigadebuch“ zu führen. Da kamen Verpflichtungen und deren Erfüllung rein, Be-

35 Wenn ich mich nicht täusche, waren das so etwa 8 % vom Gehaltsvolumen.

36 Mehrmals gelang es uns, als Geschenke für unsere Kolleginnen und Kollegen, als Anreiz für eine Tombola oder als „materielle Anerkennung“ sogen. Partieware von etlichen Glaswerken des Bezirkes zu ergattern. Diese Dinge eigneten sich wegen kleiner Mängel nicht für den Export, schafften es aber auch nicht bis in die Läden. – Man musste halt Ideen haben.

richte von Unternehmungen in der Freizeit und dergl. Im Laufe der Jahre kamen da mehrere Bände zusammen. Sie sind durchaus interessante Zeugnisse des Lebens in der DDR. Nur darf man nicht alles dort Geschriebene blutig ernst und wörtlich nehmen. Einiges mag heute dem damaligen Schreiber sogar selbst peinlich sein. Manches Blatt war eben eine Pflichtübung. Die Mappen unseres Büros sind m. W. nach der Wende bei *Dieter Zipper* und nunmehr bei *Günter Pottag* gelandet.

Das BfV als Reiseunternehmen?

Wenn wir auch in der „größten DDR der Welt“ lebten, so waren doch dem Reisen in fast alle Himmelsrichtungen enge und nahezu undurchdringliche Grenzen gesetzt. Wir versuchten der Knappheit an Urlaubsplätzen mit dem Betreiben büroeigener Campinganhänger entgegen zu steuern. Wir verfügten bald über einen Wohnanhänger „Bastei“ und den aufklappbaren Pkw-Anhänger „Klappfix camptourist.“. Für die in all den Jahren und besonders in den Sommerferien knappen Aufstellplätze brauchte man eine Zeltplatzgenehmigung von irgendwelchen zentralen Verteilerstellen. Um die zu ergattern, war Phantasie gefragt: In Zempin auf Usedom beschafften wir uns zum Beispiel über mehrere Jahre einen Stellplatz in Strandnähe, indem wir für die Gemeinde kostenlos ein komplettes Parkplatzprojekt einschließlich Vermessung und Entwässerung für deren Campingplatz anfertigten. Wagen und Hänger mussten vor der Saison von unseren Mitarbeitern hingebracht, an Ort und Stelle aufgebaut, schließlich nach deren Ende wieder geholt werden. Aus heutiger Sicht wohl eher verkehrte Welt. Damals hieß es eben „Hilf dir selbst, dann hilft dir die Planwirtschaft“.

Was waren das für Kollektive in der DDR?

Oft wird man von Leuten, die nicht in der DDR aufgewachsen sind, gefragt, welche Rolle das *Kollektiv* im Arbeitsleben gespielt habe. Die in den vorigen Abschnitten notierten Erinnerungen geben sicher einen gewissen Einblick. Hier schiebe ich eine etwas hoch gestochene Begriffsbestimmung des *sozialistischen Kollektivs* **aus dem Internet** ein (dort unter diesem Begriff):

„Sozialistisches Kollektiv ist …

> eine Gemeinschaft mehrerer Personen, die auf der Grundlage der sozialistischen Produktionsverhältnisse in sozialer Kooperation und bewusster Zielstrebigkeit grundlegende materielle und ideelle Erfordernisse der sozialistischen Gesellschaft verwirklicht. Das sozialistische Kollektiv hat gemeinsame Interessen, alle Mitglieder haben gleiche Rechte und Pflichten und streben ein gemeinsam festgelegtes Ziel an. Als Bindeglied zwischen Gesellschaft und Individuum ist das sozialistische Kollektiv ein bedeutender Faktor der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung. Es ist ein vielschichtig strukturierter sozialer Organismus der sozialistischen Ge-

sellschaft (z.B. Betriebskollektiv, Kollektiv der sozialistischen Arbeit) mit einer entsprechenden Organisation zur Wahrnehmung entsprechender gesellschaftlicher Aufgaben. Oberstes Ziel der Kollektiventwicklung ist die Formung der allseitig entwickelten Persönlichkeit. Im Prozess der Erfüllung kollektiver Aufgaben, in dem die sozialistischen gesellschaftlichen Erfordernisse zu kollektiven und persönlichen Motiven und Antrieben des Handelns werden, entwickeln die Kollektivmitglieder ihre individuellen Fähigkeiten und Eigenschaften weiter, bilden sich vielfältige soziale Beziehungen zwischen ihnen u.a. Kollektiven heraus, entstehen neue Kooperationsformen usw. Hierbei nimmt das sozialistische Arbeitskollektiv eine besondere Funktion und Stellung ein. Als soziale Vereinigung im Prozess der Arbeit, der Hauptsphäre der menschlichen Tätigkeit, ist es die Grundzelle der sozialistischen Gesellschaft. Die in ihm erlebten Beziehungen haben einen besonders nachhaltigen Einfluss auf die Formung der Persönlichkeit. Gleichzeitig wirkt das sozialistische Arbeitskollektiv über die gemeinsame Tätigkeit, die Realisierung der gesellschaftlichen Aufgaben usw. auf den Entwicklungsprozess des Betriebes und der Gesellschaft ein. Durch diese genannten Zusammenhänge und Wirkungen und vor allem aufgrund der Tatsache, dass sich im sozialistischen Arbeitskollektiv wesentlich der Prozess der Interessenübereinstimmung zwischen Gesellschaft, Betrieb und Individuum vollzieht, unterscheidet sich das sozialistische Arbeitskollektiv deutlich vom Team im Kapitalismus. Dort, unter den Bedingungen der Ausbeutung, stehen nicht der Mensch und die Entwicklung der Persönlichkeit im Mittelpunkt, sondern die absolut auf den Monopolprofit gerichtete Aufgabenstellung. Alle Maßnahmen und Gegebenheiten der betreffenden Teams sind diesem Ziel untergeordnet. Im „Teamwork“ sind die Personen, ihre Beziehungen und die in gemeinschaftlicher Arbeit erreichte Kraftpotenz Mittel zur Steigerung des kapitalistischen Profits. Das sozialistische Kollektiv ist eine höhere Qualität im Entwicklungsprozess einer sozialen Gruppe. Es weist ihr gegenüber eine andere bzw. höhere Qualität der Leistungen, sozialen Beziehungen, Bewusstseinsinhalte und Aktivitäten auf. Die sozialistischen Kollektive, ihre sozialen Beziehungen und Aktivitäten sind u.a. durch die bewusste Teilnahme an der Lenkung und Leitung des Staates und der Produktion, durch die bewusste und schöpferische Erfüllung der sich aus den sozialistischen sozialökonomischen Verhältnissen ergebenden Anforderungen gekennzeichnet. Für die Herausbildung und Entwicklung des sozialistischen Kollektivs ist seine zielgerichtete Leitung eine notwendige Voraussetzung. Leitung des Kollektivs ist vor allem Arbeit mit dem Menschen und damit politisch-ideologische Führung des Kollektivs.)“

Dieser Text klingt inzwischen ziemlich antiquiert. Das Anliegen und die angewandten Methoden werden aber durchaus deutlich. Dass besonders die älte-

ren „Ossis“ noch heute etwas anders als ihre westlichen Brüder und Schwestern ticken, ist ohne Zweifel auch eine Folge der geschilderten Erziehung zum kollektiven Bewusstsein und Handeln. Ich denke, dass meine Schilderungen des Arbeitslebens die obigen theoretischen Bewertungen durchaus konkret ergänzen und dass sie das kollektive Arbeiten, Leben und Lernen sichtbar werden lassen. Es war halt gut gemeint, ist aber auch inzwischen meist schon verdrängt. Dass der kollegiale Zusammenhang innerhalb der Belegschaft die Wiedervereinigung und den individuellen Alterungsprozess überstanden hat, zeigen die immer noch bestehenden persönlichen Kontakte und etliche Traditions-Treffen mit nahezu allen Mitarbeitern nach so vielen Jahren.

Was haben Ackerbau und Viehzucht mit Verkehrsplanung zu tun?

Es war in der DDR schon zur Gewohnheit geworden, Verwaltungsangestellte schnell mal als Aushilfskräfte bei der Ernte einzusetzen, wenn Not am Mann war. So hatten wir öfter mal zwei/drei Leute für die Porree- oder für die Kartoffelernte abzustellen, als Traktorfahrer oder... Freiwillige gab es nie und ich musste meine Kollegen gemeinsam mit dem Gewerkschafts-Vertrauensmann beknien und überreden, doch bitte zu gehen. Da half nur, wenn ich selbst nicht gekniffen habe, also ab und zu auch mal ging. Der absolute Höhepunkt war im Herbst ’89 die Aufforderung, im Geflügel-Schlachthof zu helfen! Die arme *Elsita Borchert* kam ganz entsetzt von dort zurück, die Zustände müssen ziemlich schlimm gewesen sein. Als ich für die Schlachterei an der Reihe war, wurde der Einsatz abgepfiffen – wegen der Wendewirren! Schade? Wohl kaum.

Ein Genosse Trinker wird Kraftfahrer

Meine „Kaderpolitik“ – also die Personalgewinnung – stand immer wieder unter einem bestimmten Kritikpunkt: Ich sollte nämlich den zahlenmäßigen Anteil von Genossen absichern, also einen „Parteianteil“ von mindestens 15 % erreichen, wie er beim Rat des Bezirkes üblich war. Die meiste Zeit war ich aber als Genosse allein. Mitunter gelang es, ein, zwei Parteimitglieder einzustellen. Die waren aber in Angestelltenkreisen so rar, dass sie bald in lukrativere Stellen abgeworben wurden. Aus dem eigenen Stamm war, selbst wenn sich jemand gefunden hätte, wiederum kein Eintritt in die SED möglich: Für Angehörige der Intelligenz gab es nur eng begrenzte „Kontingente“, denn bei Aufnahmen sollte immer im gleichen Zeitraum ein gewisser „Arbeiteranteil“ gesichert werden. Woher aber sollte in dem Büro ein echter Arbeiter kommen? Ziemlich kurios das Ganze.

In meiner Verzweiflung stellte ich 1971 einen Genossen... (er sei hier unbenannt) vom Cottbuser Heizwerk als Kraftfahrer und technische Hilfskraft ein, der vorher bei der FDJ-Kreisleitung tätig gewesen war und eine völlig „saubere“, wahrscheinlich absichtlich geschönte *Kaderakte* (im Bundesdeutsch Personalakte) hatte. Und ausgerechnet das war mein größter Missgriff bei Einstellungen: Bald stellte er sich nämlich als notorischer Säufer heraus, der in seiner Freizeit im Suff sogar öffentliches Aufsehen erregt hatte – was mir zunächst freilich nicht bekannt wurde. Aber der Parteisekretär des Rates des Bezirkes bekam „von oben“ einen Anschiss, den er prompt weiter gab. Schon die frühere Einstellung von zwei Blockfreunden (CDU und NDPD) und einer Adligen (später kam sogar noch ein männliches *von...* dazu) hatte man mir übel genommen. Die Einstellung des Alkoholfreundes nun erst recht. Jetzt erhielt ich schriftlich eine *förmliche Kritik* der Parteileitung wegen schlechter Kaderpolitik. Damit hatte ich wenigstens auch mal eine kleine Parteistrafe weg. In einem Vermerk des Parteisekretärs heißt es: „Im Ergebnis einer ernsten Aussprache beim BPO-Sekretär im Beisein der APO-Leitungsmitglieder wurde Gen. *Kabus* eine Kritik ausgesprochen. Er hat sein Verhalten überdacht und als falsch erkannt Gen. *K.*[37] hat in der Zwischenzeit … eine Entwöhnungskur angetreten“. Den " Alki" wieder los zu werden, war dann aber wirklich nicht einfach! Es gelang nach einiger Kraftanstrengung – und ich war wieder der einzige Genosse im Büro. Aber ich bin bei Einstellungen doch etwas vorsichtiger geworden.

Ab- und Zugänge

Unterschiedlichste Ursachen führten immer mal zum Weggang von Mitarbeitern. Auf Unzufriedenheit mit dem Chef, also mit mir, waren bedauerlicher Weise gleich zwei zeitgleiche Abgänge zurück zu führen. Ich hatte handschriftliche Textentwürfe, die für eine Veröffentlichung gedacht waren, zur Reinschrift gegeben. Mir wurde von den beiden Kolleginnen entgegen gehalten, diese Konzepte seien private und keine Dienstangelegenheiten. Die Damen verweigerten schlicht das Abschreiben des Manuskripts. Obwohl mein Vorgesetzter *Hubert Heider* ganz ausdrücklich meine Auffassung geteilt hatte, kam es zum Knall. Die Damen kündigten umgehend.

Die Suche neuer Kräfte war nie einfach. Wir durften selber nicht tätig werden, bestenfalls auf eine der seltenen Arbeitsgesuche in der Zeitung oder auf Aushänge an den Betriebstoren reagieren. Eine der schärfsten Bewerbungen erledigte sich ganz schnell mit der Frage „Muss ich denn bei Ihnen als Sekretärin auch Maschine schreiben? Das kann ich nämlich nicht“.

Aus- und Weiterbildung der Büromitarbeiter

Ich war immer bemüht, soweit das bei der Arbeitskräfteknappheit möglich war, einschlägige und engagierte Fachleute mit entsprechenden Fähigkeiten und

37 Mit Gen. K ist nicht etwa der Berichterstatter gemeint, sondern der „Alki“

Erfahrungen sowie der Bereitschaft zur interdisziplinären Arbeit zu gewinnen und heranzuziehen. Das war auch deshalb schwierig, weil wir ja damals unsere offenen Stellen nicht annoncieren durften.

Großen Wert legten wir auch aus diesem Grunde auf eine gezielte Weiterbildung der vorhandenen Beschäftigten. Dazu dienten regelmäßige Fachschulungen im Büro. Auch unternahmen wir wiederholt Exkursionen in andere Bezirke zum Kennenlernen der Bezirksstädte, zu Besichtigungen interessanter städtebaulicher und Verkehrslösungen und zum Erfahrungsaustausch mit den dortigen BfV-Kollegen. Wir waren in Erfurt, Dresden, Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), Leipzig, Potsdam, Rostock, um nur einige Beispiele zu nennen.

Etliche Kolleginnen und Kollegen wurden vom Büro zu Weiterbildungsmaßnahmen delegiert und schlossen diese erfolgreich ab. Dazu steht auch etwas im Heft zum 20-jährigen Bestehen des Büros. Es waren zu vermelden: eine außerplanmäßige Aspirantur[38] mit Promotion, zwei Hochschulfernstudien, ein Fachschulfernstudium, zwei Meisterprüfungen, drei Abschlüsse als Teilkonstrukteur, 4 Facharbeiterabschlüsse, 4 postgraduale Studien. Was das für die betreffenden Kolleginnen und Kollegen (und ihre Familien) an Kraft kostete, kann nur erahnen, wer selbst jemals eine solche Fortbildung nach Feierabend auf sich genommen hat. Ohne die Unterstützung der Mitarbeiter und ohne eine gewisse Rücksichtnahme bei der Zuordnung von Arbeitsaufgaben wäre das aber auch kaum denkbar gewesen. Im Ergebnis hat sich bei den Beteiligten stets eine deutlich höhere Motivation und Wirksamkeit bei der Aufgabenerfüllung gezeigt.

Ich studiere „postgradual“

Schon in meiner SBA-Zeit hatte ich 1967 ein Postgraduales Fern-Studium „Straßenbau“ am Lehrstuhl von Prof. *Hans-Günter Wiehler* an der Hochschule für Verkehrswesen Fr. List Dresden (HfV) begonnen. Einen Schwerpunkt bildete die Verkehrsplanung, an der ich inzwischen besonderes Gefallen gefunden hatte. Ich konnte nun im Fernstudium meine nun schon über 10 Jahre zurückliegenden Hochschulgrundstudium erworbenen Kenntnisse auf diesem Gebiet wesentlich vertiefen und erweitern. Mein Wechsel aus dem Straßenwesen in die Verkehrsplanung war daher auch aus dieser Sicht kein Zufall. Dieses Zusatzstudium konnte ich 1970 mit der leider verloren gegangenen Abschlussarbeit zur damals gerade hoch im Kurs stehenden *Prognostik* erfolgreich beenden[39].

38 Die *Aspirantur* war in der DDR eine Form der akademischen Ausbildung. Der Begriff weist auf das spezielle Verhältnis eines externen Doktoranden (des Aspiranten = Bewerber oder Anwärter) zu seiner Hochschule und umfasste die Arbeit an einer Dissertation und deren Verteidigung.

39 Leider weiß ich nicht, wie man ein von mir verwendetes Zitat bewertet haben mag, demzufolge Anfang des 19. Jahrhunderts in einer New Yorker Zeitung die prognostische Aussage getroffen worden sei, „… die Stadt wird in 20 Jahren im Pferdemist ersticken, wenn die Zahl der Fuhrwerke weiter so zunimmt wie bisher.“ Das Zitat ist an vielen Stellen im Internet zu finden.

„Führungskaderlehrgang“ in Finsterwalde

Erzählen will ich von einem *Führungskader-Lehrgang* am *Institut für sozialistische Wirtschaftsführung im Verkehrswesen der DDR*. Zu diesem vierwöchigen Lehrgang wurde ich 1969 delegiert. Teilnehmer waren teilweise ziemlich hochrangige Funktionäre aus allen Sparten und Ebenen des Verkehrswesens bis hin zu einem Mitarbeiter des ZK-Apparates, einigen Reichsbahn-Präsidenten und Verkehrskombinats-Direktoren. Es gab neben einigen sehr ideologisch eingefärbten Veranstaltungen auch viel Wissenswertes über Führungstechniken, Vorträge zu Psychologie und Operation Researches. Lehrreich fand ich auch ein Planspiel zur Wiederherstellung einer zum Kriegsende zerstörten durchgängigen Eisenbahnanbindung der Insel Usedom von Süden her (von Karmin aus kann man noch heute Reste einer Brücke erkennen).

Die Abende in den institutseigenen Gasträumen waren mitunter feucht-fröhlich. Dabei hatte ich den Eindruck, dass die Lehrgangsteilnehmer vom Direktor Dr. *Mayer* und seinem Kaderleiter Dr. *Merting* sowohl auf Trinkfestigkeit als auch ideologische Standhaftigkeit getestet werden sollten – die höchsten Spitzen erzählten die heftigsten politischen Witze (wurde etwa dabei aufgepasst, wer wie laut bei den Witzen über *führende Genossen* lacht?). Den Gelagen konnte man sich nur durch zu genehmigende Heimfahrten und durch lange Spaziergänge in der Stadt Finsterwalde entziehen. Hier trafen Dr. *Hans Werner Schleife* vom Ministerium für Verkehrswesen und ich erstmals zusammen und fassten nach einigem vorsichtigen Beschnuppern und mit langen Gesprächen über unsere Lieblingsschriftsteller bald Vertrauen zueinander. Ich weiß noch: Wir palaverten wiederholt über die alten englischen Autoren *Galsworthy* und *Thackeray*, hielten uns lange bei *Thomas* und *Heinrich Mann* auf und landeten schließlich bei damals diffizilen Leuten wie *Churchill* und *Bismarck* – die Chemie stimmte. Entgegen der in diesen Kreisen und bei solchen Veranstaltungen allgemein üblichen Du-Anrede blieben wir erst mal beim „Sie“, das vertrauliche „Du“ hoben wir für später auf, wenn wir das beide mal privat wollen würden. Das mag etwas kompliziert scheinen, aber als Beispiel für eine gewisse Abgrenzung zu den *Funktionären* dienen. Beruflich hatten wir schon etliche Jahre intensive Arbeitsbeziehungen erlebt. Eine enge Freundschaft verband unsere Familien nach dem Umzug nach Berlin bis zu Hans Werners Tod.

Auch als bezeichnend für die Grundhaltung in einer solchen „Kaderschmiede“ schildere ich noch ein Ereignis am Rande: Ich bekam den Auftrag, eine Abschlusseinschätzung des Lehrganges vorzunehmen, d.h. ich machte einen Entwurf, verteilte ihn und sprach ihn Tage danach seminaristisch mit den Anwesenden durch, wollte den Entwurf eben nicht nur formal abnicken lassen, sondern ihn wirklich zur offenen Diskussion stellen. Zu der Art und Weise, wie ich zu Änderungsvorschlägen und Anregungen aufforderte und solche entgegennahm, bemerkte Kaderleiter *Merting* verwundert und mit leicht kritischem

Unterton: „Das hast du aber *sehr demokratisch* gemacht!“ Bemerkenswert fand ich schon, dass *demokratisch* etwas kritikwürdiges sein könnte.

Neuer Anlauf zu einer Aspirantur

Um meinen wegen der Auflösung der Cottbuser Hochschule für Bauwesen und auch im SBA unerfüllt gebliebenen Traum einer Promotion doch noch zu verwirklichen und sozusagen „wegen Zeitnot“ gleichzeitig aus der ZV-Arbeit und den Parteifunktionen herauszukommen, stellte ich 1973 erneut einen Antrag auf eine außerplanmäßige Aspirantur zu Themen der Verkehrsplanung, und zwar bei dem Verkehrsgeografen Prof. *Gunter Jakob* von der HfV Dresden. (Prof. *Jakob* hatte ich auf den Büroleitertagungen kennen gelernt, er hatte schon einige der Büroleiter-Kollegen mit Erfolg unter seine Fittiche genommen). Vorsorglich belegte ich schon mal im Studienjahr 1972/73 an der Ingenieurhochschule Cottbus das Fach Englisch und bestand die erforderliche Prüfung mit „sehr gut“[40]. Die Bedingung einer 2. Fremdsprache neben Russisch war damit erfüllt. Aber die Entscheidung meines Vorgesetzten *Heinz Bartsch* zog sich hin. Die traf dann sein Nachfolger Hubert Heider als gerade erst neu eingeführtes Ratsmitglied an seinem ersten (!) Tag im Dienst. In der (ihm offenbar aufgedrückten) prompten schriftlichen Ablehnung hieß es „… eine Qualifizierung käme nur in Frage, wenn Ihr weiterer Einsatz in der Lehre, Forschung bzw. im Auslandseinsatz vorgesehen wäre. Da jedoch Ihre weitere berufliche Entwicklung in dieser Richtung nicht erfolgt, … sind wir mit einer Delegierung an die Bezirksparteischule einverstanden …“ Na fein! Wer sagt denn, dass ich zur Parteischule überhaupt *möchte*? Ich wurde dann tatsächlich erst mal zu einem zwei Jahre dauernden Fernstudium *„überzeugt“*. Der zeitliche Aufwand war erheblich, wenn man die etwa im Abstand eines Monats und jeweils eine Woche dauernden einwöchigen Lehrveranstaltungen und das obligate Literaturstudium bedenkt. Ich entschied mich für das zeitlich länger dauernde Fernstudium, da ich erfahren hatte, dass die Direktstudenten nach einem Jahr oftmals (und nicht selten gegen deren Willen) zum Einsatz in Parteifunktionen vergattert worden sind. So lief „Kaderpolitik“!

Noch ein Wort zu dem *Hubert Heider:* Als er zum Ratsmitglied berufen wurde, war er so um die 50, ein Eisenbahner von der Pieke auf, vor seiner Amtsübernahme Leiter des Cottbuser Bahnbetriebswerks (BW). Er hatte eine überraschend schnelle Auffassungsgabe und war entgegen dem ersten Eindruck allgemein angenehm im Umgang mit seinen Untergebenen und man konnte zu ihm ein *vorsichtiges Vertrauen* haben.

Endlich nähere ich mich einer Aspirantur

40 In der IHS Cottbus hatte ich ein ganz normales Seminar der Direktstudenten bei Herrn *Dalügge* besucht. Leider bestand das Lehrziel im „verstehenden Lesen“ englischer Texte. Das ging soweit ganz gut, nur für lockere Gespräche hat es später leider kaum gereicht.

Besonders die Kontakte mit den Büroleiterkollegen und in der KdT ließen immer wieder den Wunsch aufkommen, mich doch noch weiter zu qualifizieren. Obwohl ich ja schließlich in der Verkehrsplanung ein *Seiteneinsteiger* gewesen war, hatte ich in den ersten Jahren meiner Bürozeit ein postgraduales Studium „Verkehrsplanung“ an der HfV besucht und schon fachlich festen Boden unter den Füßen. Außerdem hatte ich mich mit Veröffentlichungen und Vorträgen in Fachkreisen hervorgetan. An der Cottbuser Ingenieurschule besuchte ich einen Englischkurs und hatte die sogen. Sprachkundigen-Prüfung in Englisch in der Tasche. Ich fühlte immer mal wieder bei meinem Vorgesetzten nach, aber es war nichts zu machen. 1973/75 wurde ich ja dagegen erst einmal zum Fernstudium an der Bezirksparteischule geschickt. Dazu die „Begründung“: Erst mal solle ich die für meine Tätigkeit *wichtigere* Weiterbildung an der Bezirksparteischule anstreben, dann sehen wir weiter …

Erst 1980 sollte ich dann schließlich nach dem insgesamt dritten formellen und immer wieder abgelehnten Antrag die Delegierung erhalten – und das gelang mir auch nur mit einem ganz üblen (oder sehr cleveren?) Trick und dem verständnisvollen Beistand des um *10 Jahre jüngeren Doktorvaters in spe* Herrn Prof. Dr.-Ing. habil. *Werner Voigt* von der Hochschule für Verkehrswesen Dresden. Als ich nach dieser Absprache mit Prof. *Voigt* wieder mal an meinen Vorgesetzten herantrat, entschied die Ratsvorsitzende *Irma Uschkamp*, das ginge bestenfalls mit einer offiziellen Anforderung seitens der Hochschule. Eine weise Entscheidung, denn warum sollte die HfV das tun? Aber prompt traf eine solche Anforderung des Rektors *Meyer* bei der Frau *Uschkamp* ein und die Genossen hatten nun keinen plausiblen Grund mehr für eine Ablehnung. Ich bekam nach der Parteischule nun wenigstens die Chance, von dem für Doktoranden obligatorischen Gesellschaftswissenschaftlichen Kurs an der HfV befreit zu werden. Bedingung war aber eine einschlägige Belegarbeit. Ich wählte das damals aktuelle Thema „Die Senkung des Transportaufwandes als eine Aufgabe des Überganges zur intensiv erweiterten Reproduktion der Volkswirtschaft in der DDR“ mit 43 Seiten und drei dicken Anlagen, abgegeben 1983 und von der HfV als GeWi-Nachweis anerkannt. (GeWi war die gängige Abkürzung für Gesellschaftswissenschaften). Die Arbeit erscheint mir im Rückblick so hölzern wie ihr Titel.

Nach angespannten Jahren konnte ich dann 1986 mit 50 (!) Jahren bei dem Verkehrsplaner Prof. *Werner Voigt* zum Dr.-Ing. mit einer Dissertationsarbeit zur Promotion A (also Dr. eines Wissenschaftszweiges) mit einer Arbeit über Verkehrsnetzberechnungen für eine ganze Region, nämlich für den Kohle- und Energiebezirk Cottbus promovieren (das wird oft auch für *wurde ich promoviert* verwendet). Ich war nun also ein Dr.-Ing.

Sehr dankbar bin ich dem Prof. *Werner Voigt* als *Doktorvater* und besonders auch Dr. *Dieter Lohse* für seine großzügige Unterstützung bei der m. W. ersten praktischen Anwendung seines Rechenmodells *EVA* für eine ganze Region. In die Berechnung flossen meine Auswertungen der regionalen Aspekte

aus den SrV-Ergebnissen und aus den turnusmäßigen Volks-, Berufs-, Wohnraum- und Gebäudezählungen (den VBWGZ) ein. Hinderlich war das Fehlen zuverlässiger und auf Verkehrszellen bezogener Strukturdaten für die Analyse und für das Prognosejahr 2000. Ich musste diese Werte selber zeitraubend zusammenbasteln (nebenbei als Scherz bemerkt, habe ich freilich den Systembruch von 1989 nicht ahnen und entsprechend prognostizieren können). Der Aufwand für die Eingabe der Daten über Eingabelisten und Lochkarten war sehr zeitraubend, ebenso die Auswertung der langen Ergebnis-Listen-Ausdrucke. Die reine Rechenzeit des „Großrechners" ES 1040 (Hauptspeicher zwei MB!) betrug sieben Stunden! Als ich dann endlich mit dem Manuskript der Arbeit fertig war, konnte ich die technischen Schwierigkeiten nur mit viel Lauferei bewältigen: Wo kann ich den mit der Hand geschriebenen Text – korrigiert in Klebetechnik – auf der Schreibmaschine abschreiben und dann vervielfältigen lassen und wo finde ich einen Buchbinder? Für beides war damals nur mühsam und nur über fünf Ecken Beziehungen eine Möglichkeit zu finden. Und zu guter Letzt sollte ich auf Forderung eines der Gutachter (ein Kollege Büroleiter!) noch kurzfristig – und mir absolut nicht verständlich – eine mehrseitige Ergänzung der Anlagen in die gebundenen Exemplare einfügen. So schnell konnte aber der Buchbinder die Mappen nicht neu einbinden. Da habe ich eigenhändig (!) die Bindung aufgebröselt, die zusätzlichen Seiten eingefügt und die Einbände selber wieder neu gebunden! Man könnte sarkastisch anmerken, dass in der DDR eine Dissertation nicht nur ein Nachweis wissenschaftlichen Arbeitens war, sondern auch der Nachweis handwerklicher und organisatorischer Fähigkeiten. An sich war die Nachforderung dieses Büroleiter-Kollegen eine reine Schikane. Dabei hatte er selbst seine Dissertation gemeinsam mit dem Dozenten *Otto May* im Duett bearbeitet.

Gutachter waren neben Prof. *Voigt* die Herren Dr. *Kurt Ackermann* (früherer Büroleiter der Stadt Leipzig und zu jener Zeit Dozent an der TU Dresden) und Dr. *Wolfgang Grahl* (Büroleiter Bezirk Leipzig). Zur nicht öffentlichen Verteidigung am 14.11.1986 waren zahlreiche Kolleginnen und Kollegen besonders aus den Bezirksbüros, vom MfV und vom ZFIV gekommen. Nicht öffentlich war die Verteidigung übrigens nur deshalb, weil vertrauliches statistisches Material in die Arbeit eingeflossen war und diese deshalb als *Vertrauliche Dienstsache* (VD) eingestuft werden musste. Ich erhielt das Prädikat „cum laude". Also ein Ergebnis „mit Lob, gut bestanden", angesichts des fortgeschrittenen Alters von 50 Lenzen und faktisch nebenbei produziert für einen *Externen* nicht mal schlecht. Es wurde ja auch langsam Zeit.

Nach überstandener Prozedur feierten wir im Dresdener Hotel Königstein den Sieg in angemessener Weise gemeinsam mit meiner eneren Familie, dem Dekan, den Betreuern und Gutachtern und etlichen Herren von der Hochschule (darunter mein Studienkollege und Freund Prof. Dr. *Günter Weise*) sowie den Cottbuser Kollegen *Siegfried Wenske* und *Dieter Zipper*. In Cottbus gab es natürlich noch eine ausgiebige Nachfeier mit allen meinen Kollegen im Büro. Sie hatten schließlich einen großen Anteil an dem Abschluss, da sie bei meinen

Freistellungen oftmals eine größere Belastung auf sich nehmen mussten. Dafür bedankte ich mich ganz herzlich. Man kleidete mich mit selbst gefertigtem Talar, Doktorhut und Kette ein. Diese Kette mit dem daran befestigten Brikett (in Anspielung auf den „Kohlebezirk“ besitze ich noch immer.

Damit endete eine sehr arbeitsreiche und anstrengende Zeit: Denn es ergab sich, dass die „Doktorarbeit“ parallel zur Arbeit an dem Buchprojekt „Handbuch Straßenplanung“ laufen musste. Eine auch für Familie und Arbeitsstelle belastende Zeit, in der ich von der offiziellen Freistellung zehrte.

Mein Vorgesetzter *Hubert Heider*, der mir lange die Möglichkeit der Promotion verbaut hatte, schmückte sich nun gern selber mit meinem Titel: Oft bezeichnete er mich bei Vorstellungen als *„mein Doktor“*. Ansonsten konnte *Hubert* manchmal auch ein recht anständiger Vorgesetzter sein, er belohnte meine Promotion sogar damit, dass er sich für eine Gehaltserhöhung und einen Einzelvertrag mit Altersversorgung[41] erfolgreich eingesetzt hat. Nicht unwichtig war für die Familie schließlich auch die Zuweisung eines fabrikneuen Škoda aus dem Kontingent der Ratsvorsitzenden, Frau *Irma Uschkamp*. Alle diese Vergünstigungen verdankte ich offenbar der Befürchtung meiner Vorgesetzten, dass ich nun als Promovierter das BfV und den Bezirk verlassen könnte. Das heißt aber auch im Rückschluss: Die mehrfachen Ablehnungen meiner früheren Anträge zur Aspirantur waren vermutlich dem gleichen Motiv geschuldet.

Bedauert habe ich, dass meine Eltern die Promotion nicht mehr erleben konnten. Ein bisschen stolz wären sie wohl doch darauf gewesen. Leider kam das für sie zu spät.

Die Promotion wird für mich übrigens nach der Vereinigung den positiven Effekt, haben. Insofern, dass ich mit dieser Qualifikation bis zur Rente eine interessante und verantwortungsvolle Tätigkeit ausüben durfte und Kontakte zur bundesweiten Verkehrsplanungselite relativ leicht zustande kamen..

Nun hatte ich die doch ziemlich schwere Zeit der Mehrfachbelastung durch Dienstpflichten, gesellschaftliche Tätigkeit (u.a. KdT), Aspirantur und dazu noch als Mitherausgeber und für mehrere Kapitel des geplanten *Handbuches Straßenplanung* verantwortlich - überstanden. Nicht zuletzt auch dank der Geduld und manchen Verzichts meiner Familie.

Mark Twain: „Prognosen sind eine schwierige Sache, besonders wenn sie die Zukunft betreffen“- Unsere Aufgabenpalette im BfV

41 Das war die schon 1950 eingeführte Altersversorgung für die technische Intelligenz. Sie wurde zwar bei der Rentenberechnung berücksichtigt, jedoch nach einem Überleitungsgesetz der BRD eher symbolisch und in Abhängigkeit von der in der DDR eingeführten „Freiwilligen Zusatzrente FZR“.

Die analytische und prognostische Tätigkeit unseres Cottbuser Büros für Verkehrsplanung (BfV) – sowohl genereller als auch spezieller Art – war wie bei allen anderen BfV auf die „Entwicklung und intensivere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsarten und -träger“ gerichtet. So hieß es jedenfalls in der Verordnung über die Generalverkehrsplanung. Die Kernaufgaben des Cottbuser Büros waren der Generalverkehrsplan (GVP) des Bezirkes und alle überörtlichen Verkehrsbelange (Bedarfsentwicklung, Netze und Anlagen, verkehrliche Voraussetzungen und Folgen des Bergbaues und der Energiewirtschaft, Verkehrssicherheit...). Die „*Siemers*-Truppe“ befasste sich vorrangig mit den GVP der Städte, einschließlich der Verkehrsplanung für die Neubaugebiete. Diese Gruppe stimmte die Aufgabenstellungen, die einzelnen Arbeitsschritte und die Ergebnisse regelmäßig mit uns ab.

Das Bezirks-BfV beteiligte sich häufig an Einzelthemen zur *Staatsplan-Forschung zur Verkehrsentwicklung*, diese umfassten:

a) die Mitarbeit am *System Repräsentativer Verkehrsbefragungen* (SrV),

b) eine umfassende *Untersuchung zum Regionalen Straßenverkehr im Bezirk Cottbus* mit einer sehr umfangreichen, großräumigen Verkehrszählung und -befragung vor Ort unter der Ägide von *Klaus Peter Schupp*. (Kritisch will ich hier einräumen, dass unser Ehrgeiz darin bestand, eine Unmenge an Verkehrsdaten zu erheben; damit hatten wir allerdings einen Datenberg, durch den wir uns mit der damaligen Rechentechnik schließlich nur bedingt hindurch wühlen konnten.)

Derartige Erhebungen, Interviews, Verschlüsselungen und Auswertungen waren immer auch schöne Gelegenheiten für die Mitarbeiter, sich etliche Mark nach Feierabend hinzu zu verdienen. Privatprojekte waren zu dieser Zeit ansonsten ja nicht mehr gestattet,

c) In den 80ern haben wir Cottbuser Planer im großen Stil gemeinsam mit der Verkehrshochschule Dresden, der Bergakademie in Freiberg, dem VEB Baugrund Berlin, der Deutschen Reichsbahn (DR) und dem Braunkohlenkombinat, um nur einige Institutionen zu nennen, einen immensen Forschungsauftrag bearbeitet und koordiniert: Das war die Untersuchung der theoretischen und praktischen Voraussetzungen für den Bau von Verkehrstrassen auf Bergbaukippen (also auch Autobahnen und Bahnstrecken der Reichsbahn!). Dies sollte vor allem der großräumigen Verlegung von Trassen östlich von Cottbus bis nahe an die Staatsgrenze zu Polen dienen. Erwartet wurde, technische Lösungen für Verkehrsanlagen auf relativ jungen Bergbaukippen zu finden. Den Hut hatte dabei im Büro *Karl-Heinz Helbig* auf. Die darauf basierenden Veränderungen der Autobahnen, der Fern- und Bezirksstraßen sowie der Eisenbahn im Raum Cottbus/Forst mit etlichen Milliarden Mark Investitionskosten stellten *Hubert Heider* und ich schließlich 1987 in einer Kollegiumssitzung dem Verkehrsminister *Otto Arndt* vor. Dieser bestätigte die Ziele und Methoden dieses

gewaltigen Staatsplan-Forschungsthemas. Der Zusammenbruch der DDR machte das Vorhaben (zum Glück?) weitgehend zur Makulatur.

Arbeit mit topographischen Karten

Bei unseren verkehrsplanerischen Aufgaben waren topografische Karten selbstverständlich unverzichtbar. Neben den veralteten Messtischblättern 1:25.000 aus den 30er Jahren verfügten wir inzwischen nahezu flächendeckend für den gesamten Bezirk über die Topographischen Karten AV (Ausgabe für die Volkswirtschaft) mit dem Vermerk „Nur für den Dienstgebrauch“ in den Maßstäben 1:10.000, 1:25.000 und 1:50.000. Wo es nur irgendwie brisant wurde, hat der Kartenherausgeber die Kartenwerke AV allerdings bewusst verfälscht. Im Zweifel half da ein Blick in die GVS-Karten AS (Geheime Verschlusssache, Ausgabe Staat) bei dem benachbarten „ZV-Einser“ *Werner Stille*, weil wir diese Kategorie nicht beziehen durften. Dass wohl alle topografischen Karten mehr oder weniger in bestimmten, besonders militärisch kritischen Bereichen verfälscht worden sind, war schon damals bei einiger Ortskenntnis offenbar und ist heute durchaus kein Geheimnis mehr.

In den 80ern haben wir für spezielle Planungen auch schon mal Luftbilder anfordern und verwenden können. Eine wichtige Aufgabe sahen wir auch in der Schaffung und ständigen Aktualisierung spezieller Bezirkskarten in den Maßstäben 1:100.000 und 1:200.000 sowie Kreiskarten 1:25.000. Gemeinsam mit dem HAG und dem BfT erarbeiteten wir derartige Verkehrsnetz-Karten und hielten sie aktuell. Oftmals waren wir daher auch als Konsultationspartner des kartographischen Dienstes und etlicher Verlage für die Aktualisierung von „offenen“ Landkarten gefragt.

Sonderaufgaben sicherten unsere Existenz

Einen immer größeren Arbeitsumfang nahmen neben der kontinuierlichen Arbeit zur Generalverkehrsplanung „Sonderaufgaben“ ein, die zunächst nicht immer dem traditionellen Bild der reinen Verkehrsplanung entsprachen, wie Entwurfsaufgaben und Auftraggeber-Funktionen für *Hau-Ruck-Verkehrsbauten*. Immer mal wieder befassten wir uns mit Problemen der Verkehrserschließung großer Neubaugebiete, mit konkreten Aufgaben der Verkehrsorganisation und -technik sowie mit der Verkehrssicherheitsarbeit (identisch mit dem westlichen Begriff des Verkehrs-Managements)

Einen gewichtigen Beitrag leisteten wir zur Transportrationalisierung, wir wirkten mit an der Einführung der Großcontainer (im Rahmen einer komplexen Gestaltung der Transport-, Umschlag- und Lagertechnologie – TUL), bei der damit verbundenen Ab-lösung der Culemeyer-Transporte und waren beteiligt am Elektrifizierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn (DR). Dabei arbeiteten wir z.T. federführend in entsprechenden Arbeitsgruppen mit. Zunehmen-

des Gewicht bekam die Arbeit am „Plan Wissenschaft und Technik des örtlich geleiteten Verkehrswesens“[42] u.a.m.

Immer wieder auch mussten wir uns Sonderwünschen unserer Vorgesetzten widmen. Mitunter machte es den Eindruck, als seien wir die „Erste Hilfe“ oder die „Feuerwehr“ unserer übergeordneten Abteilung Verkehr. Nicht nur uns in Cottbus erging es so, das traf wohl auch auf alle übrigen BfV zu, besonders auf die der Bezirke.

Bei den manchmal recht zick-zack-artig sich ändernden verkehrspolitischen Schwerpunkten und Vorgaben hätte ein starres Festhalten an einem eng abgesteckten Arbeitsfeld des BfV oft die Existenz des (der) Büros beenden können. Deshalb sahen wir neue Aufgaben, wenn sie nur irgendwie in unser fachliches Profil eingepasst werden konnten, ganz gern und hängten uns sehr bald an einem solchen „neuen Haken“ fest. Nicht selten gelang es uns sogar, aus unserer analytischen Kenntnis der Situation im Verkehrswesen des Bezirkes und aus dem engen Kontakt mit dem Ministerium für Verkehrswesen und den BfV-Leitern der gesamten Republik, selber einen solchen, rettenden „Haken“ zu schmieden und einzuschlagen. Als das Interesse der Partei- und Staatsführung an der Generalverkehrsplanung über Jahre ziemlich erkaltet war, haben wir uns z.B. dem Wohnungsbauprogramm, der Rekonstruktion historischer Stadtkerne, den Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Zonen zugewandt. Wir beschäftigten uns intensiv und im Detail mit Verkehrslösungen für das Kohle- und Energieprogramm, den Ausbau der Nahverkehrssysteme, der Beförderung Behinderter, den zunehmenden Problemen des Ruhenden Verkehrs, usw. usf.. Auch haben wir die Welle der Transportrationalisierung als einen durchaus tragfähigen „Haken“ genutzt, um in eigener Verantwortung die Generalverkehrsplanung im Hintergrund auf Sparflamme am Leben zu halten. So manches Ergebnis wanderte dabei erst mal in die Schubladen. Irgendwann wird das vielleicht gebraucht... Wie froh waren wir, 1990 und später aus diesem Fundus schöpfen zu können.

Beispiele für unsere Planungen

Aus der großen Zahl und Vielfalt der in einer Zeit von über 20 Jahren bearbeiteten Themen des BfV Cottbus will ich nur einige herausgreifen (mehr kann man erfahren aus einer Broschüre *Informationen zur Verkehrsplanung im Bezirk Cottbus* von 1987 anlässlich des 20-jährigen Bestehens des Büros und aus zahlreichen Aufsätzen in Heft 5/86 der Zeitschrift DDR-Verkehr)[43].

42 Eigens dafür wurde im Büro ein kleiner Bereich mit *Michael Waas* an der Spitze gebildet. Die Partei kämpfte doch um „die immer bessere Verknüpfung der Vorzüge des Sozialismus mit den Errungenschaften der wissenschaftlich-technischen Revolution“ – koste es was es wolle. Die in den Betrieben oftmals zu bewundernden Neuerungen konnten jedoch die durch den Zentralismus erzeugten Fehlentwicklungen nicht aufwiegen.

43 Dieses Heft war dem 20-jährigen Bestehen des Büros für Stadtverkehr (BfS) Dresden gewidmet, das 1966 als erstes Verkehrsplanungsbüro entstanden war. Nach Absprache mit dem Chefredakteur *Hartwig Martin* hatte ich es übernommen, für dieses Heft die Beiträge zu koordinierten.

Die folgenden Planungen mögen beispielhaft die Breite unserer Arbeit zeigen:

- Erarbeitung des Bezirks-Generalverkehrsplanes (GVP) 1975 (mit Lang- und Kurzfassung) und weiterer zwei Fortschreibungen einschließlich der inhaltlichen Vorbereitung der jeweiligen Bezirkstags-Sitzungen sowie der hierfür notwendigen Beschlussvorlagen für den Rat des Bezirkes und das Sekretariat der Bezirksleitung, ferner auch entsprechende Broschüren, Ausstellungen und Referate für den Bezirkstag. Nur wenige Wochen vor der „Wende“ beendeten wir die Arbeiten an einer umfänglichen 3. Neufassung des Bezirks-GVP – aber keiner wollte sie dann noch ansehen.
- Inhaltliche Mitwirkung an den GVP der Städte (die Hauptverantwortung trug hier der HAG mit *Werner Siemers* als Teamchef).
- Als nun wirklich fachfremde, aber äußerst interessante Aufgabe hatten wir 1970 – wie schon eingangs berichtet − die Leitung einer Arbeitsgruppe und die Federführung für die Erarbeitung einer ersten „Analyse und Prognose der sozialistischen Landeskultur für den Bezirk Cottbus“. Darin war der Umweltschutz eingeschlossen[44].
- *Komplex-territoriale Entwicklungskonzepte* für die Gestaltung der Verkehrswegenetze in den Abbauräumen der Braunkohlengewinnung und für einzelne Tagebaue, Gestaltung von „Trassenkorridoren zwischen den Tagebauen“ … Auf das *Staatsplan-Thema „Bebauung von Bergbaukippen“* bin ich schon oben eingegangen.
- Vorplanungen für die großräumige Erschließung und Anbindung der Kraftwerke Boxberg und Jänschwalde über Eisenbahn und Straße. Mitwirkung an der territorialen Einordnung neuer Kohleverbindungsbahnen zwischen den Tagebauen und den Großverbrauchern sowie zwischen den Lausitzer Abbaurevieren unter Beachtung der damit verbundenen Eingriffe in das Straßennetz, beispielsweise im Umkreis des Knotens F 112 / F 115. Dabei hatten wir auch immer im Blick, derartige Bahntrassen und Straßen so anzulegen, dass sie eines Tages nach dem Ende des Bergbaus möglichst öffentlich weitergenutzt werden könnten.
- Studien und weiterführende Vorarbeiten für die Bewältigung der außerordentlich starken Berufsverkehrsströme zu den Tagebauen und Kraftwerken mit Bus und Bahn, u. a. Hoyerswerda-Schwarze Pumpe, Cottbus – KW Jänschwalde (weitgehend mit den eigens eingerichteten Doppelstockzügen im „Wellenverkehr“ mit Haltepunkten am Bahnhof Cottbus und am Kraftwerk)[45]. Weitere solche Relationen waren Weißwasser – KW Boxberg,

44 In diese Arbeitsgruppe konnte ich einen meiner früheren Dozenten von der Hochschule, den renommierten Landschaftsgestalter *Otto Rindt* einbeziehen. Die Arbeitsergebnisse hatten nebenbei auch eine positive Wirkung auf das Verständnis und die Berücksichtigung der Umweltproblematik in unserer weiteren Verkehrsplanung.

45 *Heinz Noack* erinnerte mich daran, dass wir mitunter auch unkonventionelle Methoden entwickelten, um unsere Planungen den Entscheidungsträgern plausibel zu machen. Um die Unmöglichkeit eines Berufsverkehrs von Cottbus zum Kraftwerk Jänschwalde auf der zweispurigen F-Straße 97 allein mit Bussen nicht nur rechnerisch zu beweisen, simulierten wir vor Ort einen Bus-Konvoi mit 60 beladenen LKW. Eindrucksvoller ging es nicht, denn der Straßenverkehr brach erwartungsgemäß zusammen; der letzte Zweifler war überzeugt. Das war der Ausgangspunkt für die anschließende Planung dieses Berufsverkehrs zwi-

Hoyerswerda – Kombinat Schwarze Pumpe (hier erwies sich die Einführung einer umfassenden Arbeitszeitstaffelung besonders wirksam für einen vertretbaren Beförderungsaufwand der 15.000 Beschäftigten). Untersucht wurden u.a. die Berufsverkehre zu den Großtagebauen Jänschwalde, Nochten und Welzow. Bei diesen Themen wurde von uns nicht nur erwartet, die entsprechenden Analysen und Konzepte zu erarbeiten, sondern uns unterstützend auch für deren praktische Umsetzung zu engagieren.

- Eine ebensolche Aufgabe stand Mitte der 80er vor uns mit der Absicht der DDR, im Bereich Spremberg-Graustein-Weißwasser die dortigen, allerdings sehr tief liegenden Kupfererzlagerstätten zu erschließen. (Daraus wurde nichts. Inzwischen lebte dieser Gedanke immer mal wieder auf, wurde genau so oft verworfen..)
- Als „Leitstelle für Transportrationalisierung“ entwickelten wir die *Beispiellösung Hoyerswerda* zur Senkung des volkswirtschaftlichen Transportaufwandes und übertrugen sie auf alle Kreise des Bezirks. Hier entstand auch erstmals die Idee eines Obus-Verkehrs in Hoyerswerda und zum Kombinat Schwarze Pumpe.
- Voruntersuchungen, Grundkonzeption und Standortfindung zu Verkehrsinvestitionen und Mitwirkung in der Phase der Projektrealisierung u. a. bei den Vorhaben Empfangsgebäude Cottbus, Bahnhofsbrücke Cottbus, Straßenbahnanbindung der Cottbuser Neubaugebiete Sachsendorf-Madlow und Schmellwitz-Saspow, Betriebshof des VEB Cottbusverkehr sowie Konzeption und Unterstützung der Realisierungsphase für die Einführung des Obus in Hoyerswerda. Diesen Aufgaben wie auch den vorher genannten Arbeiten zum Berufsverkehr widmete sich mit viel Kraft und Engagement besonders der *Heinz Noack* mit seinen Mitarbeitern. Mit der Länderstruktur fiel Hoyerswerda zu Sachsen. Das war wohl der Auslöser Anlass für die baldide Einstellung des Obusverkehrs.
- Studien, Projekte und Projektbegleitung für Straßenbauvorhaben, Grenzübergangsstellen in Bad Muskau, Guben und Forst (in Forst geschah allerdings Jahrzehnte lang nichts) sowie für einen Experimentalrastplatz an der Autobahn bei Freiwalde. Ohne das Engagement und Organisationstalent von *Dieter Zipper* wären solche Aufgaben kaum zu bewältigen gewesen.
- Nach dem schrecklichen Unfall an einem Bahnübergang der F 81 in Langenweddingen mit 94 Toten im Juli 1967 waren Bahnübergänge zu prüfen und Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an diesen zu entwickeln, die Parole lautete „Sicherheit durch Sicht“. Die nun allgemein festgelegten längeren Schrankenschließzeiten führten vielerorts zu großen Staus und Wartezeiten. Ein Programm zur Erhöhung der Sicherheit und Senkung der Wartezeiten wurde durch uns gemeinsam mit den Planern der Eisenbahn erarbeitet, einschließlich einer Dringlichkeitsliste für die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge durch Kreuzungsbauwerke. Daran schlossen sich Vorplanungen zur Beseitigung einiger hochbelasteter Bahnübergänge an.

---

schen Cottbus und Jänschwalde vorwiegend mit der Eisenbahn.

- Planung von Straßenverlegungen und Straßenausbau als Folgeinvestitionen des Kohlebergbaus und der Großkraftwerke Boxberg und Jänschwalde. So die Verlegung der F 96 zwischen Großräschen und Almosen-Senftenberg sowie zwischen Weißwasser und Boxberg in Zusammenarbeit mit der BDS.
- Planungen des Straßenbaues entsprechend militärischer Forderungen: Unter anderen eine Ortsumgehung der F87 um Herzberg.
- Ausbau einer langzeitigen Umgehung und Mitwirkung am Wiederaufbau der komplizierten Überführung der F169 über Eisenbahnanlagen bei Schwarzheide[46] u.a.m.
- Bei allen Planungen von Betriebsstraßen haben wir versucht, diese bei entsprechendem Bedarf als „betrieblich-öffentliche Straßen“ des Bergbaus und der Landwirtschaft in das Gesamtnetz einzufügen, bzw. später ganz oder teilweise für das öffentliche Netz nachzunutzen. In vielen Fällen ist uns das gelungen.
- Im Zusammenspiel mit dem Büro für Territorialplanung und den „örtlichen Organen“ hatten wir auch immer wieder die Aufgabe, bei der Auswahl und der Gestaltung der dörflichen Zentren und deren Anbindung an die öffentlichen Verkehrsnetze und Anlagen mitzuwirken.
- Planung von Standorten für Tankstellen einschließlich der Konzeption für deren Zu- und Abfahrten (der Witz war, dass bei dem weitmaschigen Tankstellennetz jeweils ein extrem großer Stauraum eingeplant werden musste).
- Mitwirkung an der Planung von Streckenverlegungen der DR, z.B. Calau-Lübbenau.
- Mitwirkung bei Planungen zum Verkehrsträgerwechsel Schiene → Straße und dann nach der Ölkrise Straße → Schiene, zur Einstellung von Neben- und Kleinbahnen (beispielsweise der Spreewaldbahn und der großflächigen Waldeisenbahn Muskau), zur Einführung des Container-Transport-Systems und für die Streckenelektrifizierung der DR.
- Planung von ÖPNV-Netzen in mehreren Kreisstädten.
- Erarbeitung einer Studie zur Verkehrsorganisation auf der F 97 zwischen Cottbus und Hoyerswerda zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gemeinsam mit der Verkehrspolizei. Daraus entstand eine Anleitung für die jährlichen Verkehrszeichen-Schauen und deren Erweiterung um solche Fragestellungen, wie a) mehr Sicherheit an Bahnübergängen und Straßenkreuzungen (nach der Parole „Mehr Sicherheit durch bessere Sicht“) und b) Verbesserung der rechtzeitigen Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und deren Funktion für eine eindeutige Verkehrsführung.
- Bearbeitung von zahlreichen Projekten zur Umgestaltung von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (LSA) einschließlich der erforderlichen Schalt-Programme und Markierungspläne.

46 Dazu mehr im Teilbericht zum SBA Cottbus.

- Da wir die Verkehrsplanung nicht nur als langfristige Vorbereitung von Neubau oder Umgestaltung von Verkehrsanlagen definierten, befassten wir uns auch mit verkehrsorganisatorischen Konzepten für temporäre Großveranstaltungen wie Pressefeste, Jugendtreffen ...
- Mehr oder weniger umfangreiche Untersuchungen und Beurteilungen von transport- und Verkehrswege-relevanten Auswirkungen von „Planungen Dritter“, um bei Standortzustimmungs- bzw. Standortgenehmigungsverfahren sowie größeren Sondernutzungen des Straßenraumes die Interessen des Straßenwesens und der Verkehrsträger und -teilnehmer untereinander abgestimmt und gemeinsam zu vertreten.
- Im Abstand von fünf Jahren wurde DDR-weit im Auftrag des MfV und in Regie der BDS Straßenverkehrszählungen (die *SVZ*) durchgeführt. Wir waren immer bemüht, auf die Lage der Zählstellen Einfluss zu nehmen, um die Zählergebnisse optimal für unsere Planungen nutzen zu können.
- Oft genug mussten ich oder andere Kollegen im Auftrag der Fachabteilung antreten, um bestimmte Exkursionen oder Besucher aus dem In- und Ausland fachlich zu begleiten und vor ihnen Vorträge zu halten. Ein Beispiel: So um 1982 hatte ich mal drei Tage lang einen Bezirkschef (genannt Wojwode) aus Bulgarien mit der Vorsitzenden *Irma Uschkamp* und jeweiligem Anhang kreuz und quer durch den Bezirk zu begleiten und zu betreuen. Der Höhepunkt zum Abschied: eine kräftige Umarmung und der grässlige Freundschaftskuss unter Männern! Bitte nie wieder.
- Für viele der genannten Aufgaben führten wir neben den bereits erwähnten Zählungen oder Befragungen umfangreiche örtliche oder großräumige Verkehrserhebungen durch. Da wir oftmals nach Quell- und Zielort sowie Fahrtzweck fragten, mussten wir den Straßenverkehr mit Unterstützung der Verkehrspolizei anhalten und erzeugten damit Staus, über die sich damals kaum einer groß aufregte. Das war ganz anders, als wir für eine Parkplatzplanung in Lübbenau nach dem Inkrafttreten der im Verkehrsvertrag DDR/BRD beschlossenen Vereinfachungen von West-Besuchern den Ansturm der Westler auf den Spreewald untersuchen wollten. Da gab es Reaktionen, die bis zu der Frage gingen „Sind Sie nicht vielleicht von der STASI?“
- Etc., etc., etc.
- Zunehmend wurde uns bewusst, dass es auf Dauer nicht ausreichen würde, eine Vielzahl noch so wichtiger Einzeluntersuchungen zur Entwicklung der Verkehrssysteme, -netze und -anlagen zu bearbeiten. Wir wollten vielmehr die Verzahnung dieser Elemente untereinander und mit der Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung erreichen. Erste Schritte in diese Richtung sahen wir in der Erarbeitung eines *Planungskatasters* für alle Verkehrsnetze und -anlagen sowie in der Erarbeitung von *Plänen zur Flächenfreihaltung für geplante Verkehrs-Trassen*. Das in Verbindung mit einer *planerischen* Neuklassifizierung der öffentlichen Straßen im Bezirk in ihrer Korrelation zur Regionalentwicklung.

- Einen ersten Ansatz hierfür sahen wir während der Betreuung des syrischen Aspiranten *Ramzi Laktena* zur Netzstruktur und Klassifizierung öffentlicher Straßen, die leider durch die Ereignisse des Herbstes 1989 etwas in den Hintergrund gedrängt wurde.
- Eine Neuklassifizierung der Straßen in den Grenzen des neuen Landes Brandenburg wurde bei Beachtung sich neu entwickelnder Regionalbeziehungen und des sich neu herausbildenden internationalen „Durchgangsverkehrs“ in der Außenstelle Cottbus des BLVS Anfang der 90er Jahre nach den Prinzipien der Netzbildung in der BRD überarbeitet und allseitig abgestimmt. Wesentlich beteiligt waren hierbei die „Ehemaligen“ *Karl-Heinz Helbig* und *Dieter Zipper*.
- Die ursprüngliche Vorstellung einer „Verzahnung aller Verkehrsbereiche“ konnte im Rahmen traditionellen Ressortverhaltens und des Vorranges anderer Planungsaufgaben leider nicht umfassend erreicht werden.

Über die zwei Jahrzehnte des Bestehens unseres Büros kann man natürlich neben einem steten Wandel der Arbeitsinhalte eine ständige Fortentwicklung unserer analytischen und konzeptionellen Methoden, aber auch der bildlichen Darstellung und einer kritischen Bewertung der Arbeitsergebnisse beobachten. Immer anspruchsvoller gerieten auch die Materialien zur Entscheidungsvorbereitung in den Beschlussgremien und für die Öffentlichkeitsarbeit. Dies will ich hier nicht weiter vertiefen. Und Namen kann ich auch nicht alle nennen. Dankend erwähnen will ich hier stellvertretend nur *Dieter Zipper* und *Karl-Heinz Helbig*, die in all den Jahren mit Engagement und fruchtbaren Ideen als Stellvertreter des Büroleiters wirkten, sowie die Bereichsleiter *Heinz Noack* und *Michael Waas*.

Arbeitsteilung und Zusammenspiel zwischen BfV und den Verkehrsträgern

Wie es unsere Aufgabenstellung vorsah, widmeten wir uns in erster Linie der generellen Verkehrsplanung, das bedeutete damals eine mit der Stadt- und Territorialplanung (heute würde man dazu eher Raumplanung oder Regionalplanung sagen) allseitig abgestimmte, langfristige und komplexe bzw. gesamtheitliche Betrachtung der Arbeitsteilung der Verkehrsträger und Verkehrsarten. Wichtig war uns dabei immer die rationelle Gestaltung ihres Zusammenspiels an deren sogen. *Nahtstellen*. Dabei wollten wir alle Verkehrsträger gleichberechtigt behandeln, die Probleme Behinderter beachten und bei aller Sparsamkeit auch immer an die Belange von Natur und Umwelt denken. Diese hohen Ansprüche haben wir bestimmt nicht immer erfüllen können. So ist das leider oft mit Anspruch und Wirklichkeit.

Die wichtigste Plattform für den Austausch von Informationen und zur Erarbeitung gemeinsamer Positionen zwischen der Fachabteilung des Rates des Be-

zirkes und den ihr nachgeordneten Unternehmen und Einrichtungen waren die im Abstand von etwa 3 bis 4 Wochen abgehaltenen Dienstbesprechungen bei den „Ratsherren“ *Heinz Bartsch*, *Hubert Heider* und zuletzt *Rainer Bonkass*. Es nahmen in der Regel teil: Der Direktor des Kombinats Kraftverkehr *Horst Kittan*, der Direktor der Bezirksdirektion Straßenwesen (BDS) *Dieter Theuergarten*, der Leiter des Transportbüros *Siegfried Meinig* und ich als Leiter des Büros für Verkehrsplanung.

Aus diesen Beratungen heraus kam es mitunter auch zu konkreten Aufgaben für unser Büro oder zur Bildung zeitweiliger Arbeitsgruppen, die sich einem Thema bis dann und dann nochmals vertieft widmen sollten und Bericht zu erstatten hatten.

So gelang es, in vielen übergreifenden Sachfragen innerhalb des Verkehrswesens zu gemeinsamen Auffassungen und Lösungsansätzen zu gelangen.

Wichtig war uns immer, bei unseren Planungen möglichst die Bausubstanz von bereits vorhandenen Verkehrsanlagen einzubeziehen und funktionsfähige Zwischenstufen des Aus- oder Neubaues aufzuzeigen. Dabei sollten die Flächen-Inanspruchnahme und der finanzielle Aufwand minimiert werden. Nicht selten erstreckten sich unsere Untersuchungen in gegenseitiger Abstimmung weit in die spezielle Verkehrsplanung hinein– also in die konkrete Ausgestaltung von Verkehrsprozessen und -anlagen. Aber i.d.R. befassten wir uns mit den Vorplanungen, Grundsatzlösungen und mit der längerfristigen Flächensicherung für später wünschenswerte Verkehrsanlagen. Während die Verkehrsträger für die Objektplanung (einschließlich der Auftragsvergabe an Projektierungsbetriebe) im Einzelnen verantwortlich waren. Mit der BDS war diese Zusammenarbeit insofern besonders unproblematisch, da wir unmittelbar benachbart saßen und somit der „kurze Dienstweg“ möglich war. Ich glaube, dass die Verkehrsträger oft recht froh waren, von uns detaillierte, praktikable, schon ziemlich ausgereifte, umfassend abgestimmte und schließlich im politischen Raum bereits vorher „abgesegnete“ Arbeitsergebnisse zu bekommen.

Transportbüro als Konkurrent?

Dass im Planungssystem der DDR grundlegende und unübersehbare Demokratie- Defizite, mangelnde Transparenz, Fehlen rechtsstaatlicher Möglichkeiten der Einflussnahme Betroffener sowie eine nur sporadische Einbeziehung der Öffentlichkeit zu beklagen waren, ist hinlänglich bekannt. Das traf leider mitunter auch für die Verkehrsplanung im Cottbuser Raum zu. Näher bin ich darauf bereits in dem vorigen Abschnitt zum Straßenbauamt eingegangen.

Hier einige Worte zu den **Transportbüros,** um Verwechslungen der Büros für Verkehrsplanung mit diesen zu vermeiden.

Um die aktuelle Lage im Tarnsportbereich (Personen- und Güterverkehr) ständig beobachten, analysieren und ggf. lenkend in sie eingreifen zu können, gab es in der DDR die turnusmäßig tagenden Transportausschüsse des Minis-

teriums für Verkehrswesen (MfV) sowie die der Bezirke und Kreise. In diesen Gremien saßen die Vertreter der staatlichen Organe mit den wichtigsten Transportkunden und mit den Verkehrträgern zusammen. Als ständige Arbeitsorgane hatten die Bezirke sogen. Transportbüros mit etwa 10 Mitarbeitern und die Kreise einen Transportbeauftragten. Der operative Charakter dieser genannten Gremien und Stellen verleitete nur in seltenen Fällen zu einer Überschneidung oder gar Konkurrenz mit den Büros für Verkehrsplanung.

Potemkin als Verkehrsplaner

Wie in allen Bereichen auch, wurde in der Verkehrsplanung mitunter gemogelt, um die von der Partei postulierten Planziele als erfüllt abzurechnen. So wurden beispielsweise, als die Robotertechnik einzuführen war und eine allgemeine Computerisierung auf die Tagesordnung gesetzt worden war, neue Lichtsignalanlagen als Robotertechnik abgerechnet und dadurch kühn eine Einsparung von täglich drei Polizisten abgerechnet[47]. (Diese Ziele waren ja nicht so falsch, aber plötzlich sollten Computer und Roboter für alles *die* Wunderwaffe sein und ein jeder musste so was erfinden – letztlich hat die DDR ja auch den *größten Mikro-Chip aller Zeiten* entwickelt. Die technische Umsetzung guter Ideen scheiterte leider oft genug am Fehlen der technischen Ausstattung).

Solchen Humbug machten selbst die Ratsmitglieder kopfschüttelnd oder augenzwinkernd mit.

Hier passen noch zwei Episoden zum Thema wissenschaftlich-technischer Fortschritt her: Sicher hatten wir schon von PC gehört und selber erste Versuche mit elektronischen Klein(st)rechnern in Reisekoffergröße aus DDR-Produktion gemacht; dieser K85 von Robotron ermöglichte es nur, ganz kurze Programmschnipsel abzuarbeiten. Beneidet wurde mancher aus dem Bekanntenkreis, der sogar einen Commodore aus dem Westen geschenkt bekommen hatte. Aber wie sollten wir als Amt so etwas beschaffen? Keine Aussicht, bis wir im Jahr 1988 das Gerücht hörten, es gäbe im staatlichen „An- und Verkauf“ (A&V) solche Geräte. Das Geld war unerwartet schnell besorgt und wir hin. Dort standen nagelneue, noch original verpackte, angeblich „gebrauchte“ Apple-PC in größerer Anzahl! Es hieß, Vietnamesen hätten sie zum A&V gebracht. Wichtig war, dass damit bei uns die Beschäftigung der Mitarbeiter mit der EDV ernst wurde. Der *Günter Pottag* erhielt den Auftrag und die Chance, sich zum "IT-Fachmann“ zu entwickeln, hierfür Lehrgänge zu besuchen, mit anderen Büros Erfahrungen auszutauschen und dann die Mitarbeiter in einem Schulungsprogramm an die Materie heranzuführen. *Günter* entwickelte sich im BLVS über die Jahre zum EDV-Spezialisten.

Die zweite Story zu diesem Thema: Als wir Teilnehmer einer unserer KdT-Veranstaltungen die Rationalisierungsmittel-Produktion des RAW Schöneweide besichtigten, erfuhren wir unter der Hand beiläufig, dass für die neuen Fahr-

47 Ob wir solche Berechnung hätten noch weiter treiben können? Drei Polizisten im Schichtbetrieb, das sind in der Woche 3 x 7 = 21, im Monat 21 x 4 = 84 und im Jahr über Tausend. Irgendjemand in der Plankommission wäre dann vielleicht doch stutzig geworden. Haha!

schein-Drucker-Automaten der Deutschen Reichsbahn (DR) die erforderlichen Drucker massenhaft aus fabrikneuen (!) Fernschreibern ausgebaut worden waren! Als Planwirtschaft kann man das wohl kaum verkaufen.

Die BfV hatten so etwa Mitte der 80er Jahre begonnen, sich - wenn auch erst nur theoretisch - verstärkt mit der Computerisierung der Verkehrsprozesse und ihrer Anwendung in der verkehrsplanerischen Arbeit zu befassen. Dem Dr. *Schleife* ist hier zu danken, dass er den hervorragenden Fachmann für Regelungstechnik und Prozesssteuerung, Prof. *Horst Strobel* von der Verkehrshochschule Dresden, für eine Vortragsreihe im Rahmen der Büroleiterberatungen gewinnen konnte. Diese Vorträge waren für alle Teilnehmer außerordentlich bedeutsam bei der weiteren Arbeit der BfV zur Einführung der Mikrorechentechnik.

Was damals allerdings noch Heiterkeit hervorrief, war *Strobels* Prognose, dass in wenigen Jahren die Mikrochips eine enorme Miniaturisierung erfahren werden, gleichzeitig eine vielfach höhere Leistungsfähigkeit erreichen würden und bald „waschkorbweise° auf dem Markt zu haben sein werden. Hatte er unrecht?

Kooperation ist alles

Ein Verkehrsplaner hat bei seiner Arbeit Berührung mit sehr vielen gesellschaftlichen Sphären und dabei unterschiedlichste Interessenkollisionen zu berücksichtigen. Eine erfolgversprechende Planung sollte auf einer gründlichen Kenntnis der Realitäten beruhen und auf der umfassenden Analyse aller heutigen und künftig zu erwartenden Gegebenheiten, Verflechtungen und Konflikte.

Wir waren demzufolge um enge Kontakte und eine gedeihliche Zusammenarbeit mit vielen staatlichen Stellen und Fachinstitutionen bemüht, so mit der Reichsbahn, dem Kraftverkehrskombinat und der BDS, wie auch mit den übrigen Infrastrukturunternehmen, mit Stadtplanern, Territorialplanern, den Betrieben der Kohle- und Energiewirtschaft … Wichtig waren gute Kontakte zu den Gutachterstellen der Staatlichen Plankommission und des MfV, das half uns, etliche von deren Gegenvorschlägen zu unseren eigenen Planungen zu entkräften und rechtzeitig abzuwehren. Persönliche Kontakte und rechtzeitiges Abstimmen der von uns vorgesehenen Lösungen erwiesen sich immer als vorteilhaft.

Eine ziemlich gute Zusammenarbeit pflegten wir beispielsweise mit der Verkehrspolizei zur Lösung verkehrstechnischer oder verkehrsorganisatorischer Fragen. Der Autor wirkte z. B. im *Verkehrssicherheitsbeirat* der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei (DVP) mit. Besonders eng waren die Kontakte zu dem dortigen Abteilungsleiter Verkehrspolizei, Oberstleutnant *Hans Kreyser*

und dem Verkehrstechniker Hauptmann *Heinz Dutschke*. Sie überreichten *Dieter Zipper* und *mir* 1981 sogar eine Verdienstmedaille des Innenministers der DDR „für Verdienste um die Verkehrssicherheit“. Als Dank für die Medaille des Innenministeriums habe ich öfter mal der Polizei eine „Spende“ wegen etwas zu schnellen Fahrens zukommen lassen. Einen der gefürchteten *Stempel* in die *Fahrerlaubnis* bekam ich in der DDR niemals. Nach der Vereinigung blieben mir Flensburger Punkte bisher ebenso erspart.

Aber wie man so anecken kann: Anfang der ’80er erhielt ich wieder mal eine Einladung zu einer zwanglosen Feier zum „Tag der DVP“ im kleinen Kreis. Ich ging hin, im Knopfloch das für die Jungpioniere gedachte Abzeichen „Goldene Eins im Straßenverkehr“, fand das ganz lustig und erwartete das auch von den anderen Anwesenden – wir kannten uns ja alle ziemlich gut. Ich erntete aber nicht etwa ein beifälliges Grinsen, sondern die Genossen „lächelten finster“, sie glaubten, ich wolle sie verhöhnen – eine solche Einladung bekam ich dann allerdings nie wieder.

Noch zur Verkehrssicherheit: Lustig waren immer die monatlichen und freiwilligen (republikweit nach einheitlichen Vorlagen) Verkehrsteilnehmer- Schulungen, die wir bei der BDS während der Dienstzeit besuchten. Man konnte so seine Kenntnisse für ein sicheres Verkehrsverhalten aktuell halten. Und der Nachweis der regelmäßigen Teilnahme per Stempelkarte half bei Diskussionen mit VP-Kontrolleuren.

Dass wir eine gute und ergebnisorientierte, von Vertrauen getragene Zusammenarbeit mit den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, der Staatlichen Bahnaufsicht und mit den Kraftverkehrsbetrieben hatten, versteht sich von selbst, saßen wir doch oft gemeinsam in der Sauna des für uns alle zuständigen Verkehrsmedizinischen Dienstes. Wie weit das Entgegenkommen der Eisenbahn gegenüber unserem Büro ging, zeigt die über Jahre kostenlose Bereitstellung von zwei Eisenbahn-Dauer-Freifahrkarten 1. Klasse, gültig für Dienstreisen von Mitarbeitern unseres Büros im gesamten Bereich der Reichsbahndirektion Cottbus einschließlich der Dienstreisen nach Berlin, Dresden und Leipzig. Ich sage hierfür: Herzlichen Dank!

Eine enge Zusammenarbeit mit den Bezirks- und Stadtarchitekten sowie mit den Verkehrsabteilungen der Räte der Kreise und etlicher größerer Städte war uns eine Selbstverständlichkeit. Angenehm war es beispielsweise, mit den Kollegen Dr. *Fichte*, *Brentzel* und *Frotscher* vom Rat der Stadt Cottbus, mit *Wolfgang Lukas* vom Rat des Kreises Hoyerswerda, dem *Hans Lehmann* vom Rat des Kreises Finsterwalde oder manch anderen Kollegen zu tun zu haben.

Vielfach wirkten wir in ständigen oder zeitweiligen Arbeitsgruppen und Gremien mit. Ich erinnere mich z.B. an den Bezirkstransportausschuss (BTA), die Arbeitsgruppe Transportrationalisierung des Rates des Bezirkes, das Aktiv Streckenelektrifizierung der Bezirksleitung der SED und das Verkehrssicherheitsaktiv der VP des Bezirkes.

Eine besonders interessante, leider einmalige Aufgabe war meine Mitwirkung in der Jury zur Auswertung eines Anfang der 80er ausgelobten Wettbewerbs zur Gestaltung der Cottbuser Innenstadt [48].

Alles in allem vielseitige Arbeitskontakte und Einflussmöglichkeiten.

Ein „Bezirksrumfahrer“ als Selbstfahrer

Die wenigste Zeit hatten wir im Büro einen Berufskraftfahrer. Wir mussten also nach Möglichkeit öffentliche Verkehrsmittel benutzen oder als Selbstfahrer tätig werden. Eine gute Bekannte bezeichnete mich daher gern als „Bezirksrumfahrer“. Aber das war etwas zu eng gezogen, eigentlich war ich ein „Republikrumfahrer“. Genau so oft wie mit dem PKW war man mit Bahn und Bus unterwegs.

Als Verkehrsplaner hatten wir ja in allen Ecken des Bezirkes zu tun, eine gute Ortskenntnis war für unsere Analysen und Konzepte unverzichtbar. Und Verkehrslösungen anderer Bezirke aus der Sicht eines Verkehrsteilnehmers kennen zu lernen, war immer hilfreich. Das Autofahren unter allen Witterungsbedingungen war allerdings kein reines Vergnügen. Die damaligen Fahrzeuge waren oft noch schlecht ausgestattet und hatten auch unterwegs immer mal ihre Macken …

Die schon während des Studiums in Cottbus entstandene Liebe zur Lausitz vertiefte sich mehr und mehr. Als in Schlesien Geborenem gefiel mir von der Landschaft und von dem schlesisch anmutenden Dialekt her besonders der Zipfel um Bad Muskau, Weißwasser, Rietschen bis hin nach Görlitz. Was mir für eine engagierte Planung immer unverzichtbar schien, war die Identifikation jedes Mitarbeiters mit Land und Leuten der Niederlausitz, ihrer Geschichte und nicht zuletzt auch mit der hier stattfindenden Aufbauarbeit. Gleichwohl empfanden wir die rigorosen Veränderungen der Landschaft und den Abbau von altehrwürdigen Siedlungen und Baudenkmalen, auch von eigentlich geschützten Biotopen und Parkanlagen durch Bergbau und Energiewirtschaft schon damals als brachiale, wenn auch unvermeidbare Zerstörungen. Zur Energiegewinnung aus der Braunkohle glaubten auch wir keine Alternative zu sehen.

Licht und Schatten

Die Konzentration der verkehrsplanerischen Arbeit in jeweils einer Einrichtung der Bezirke und Großstädte war bei Beachtung der spezifischen Verhältnisse einer zentralisierten Planwirtschaft durchaus positiv, da sich hierdurch eine große Sach- und Ortskenntnis sowie planerische Tradition – verbunden mit einer wissenschaftlichen Herangehensweise und starken Identifikation mit

48 Ein vom HAG Komplexer Wohnungsbau eingereichter Beitrag enthielt eine sogen. 2. Nord-Süd-Verbindung entlang des Spreeverlaufs. Den lehnte auf mein Betreiben hin zum Glück die Jury mehrheitlich ab. Dies war ein Sieg integrierter Verkehrsplanung über einseitige, engstirnige Fachplanungen.

den regionalen Eigenheiten und Interessen – entwickeln konnten. Es wurde über die vielen Jahre des Bestehens des BfV ein bedeutender Fundus an Bestands- und Analysedaten, Karten und Plänen zur Infrastruktur sowie an Arbeitsergebnissen zusammengetragen. Freilich fehlte – wie in der Gesellschaft überhaupt – der Antrieb über eine Konkurrenz (dagegen stand die Gewissheit für uns Beschäftigte, einen langfristig sicheren Arbeitsplatz und interessante und für Bevölkerung und Wirtschaft wichtige Aufgaben zu bearbeiten).

Als ärgerlich empfanden wir das Hineinregieren der Parteigremien in den Verantwortungsbereich des Rates des Bezirkes und in den der Kommunen auch in verkehrsplanerischen Angelegenheiten. Dabei fiel mir nach zunehmendem gegenseitigem Vertrauen bei etlichen Ratsmitgliedern, Abteilungsleitern und vielen Mitarbeitern des Rates des Bezirkes auf, dass selbst bei denen unterschwellig eine gewisse Distanz zur Bezirksleitung der SED bestand. (Von dort gab es immer wieder Einmischungen bis ins Detail der fachlichen Arbeit, spürbar waren immer mal Versuche einer blasierten Bevormundung durch subalterne politische Mitarbeiter ausgehend von der gerade aktuellen *ideologischen Linie* ohne dabei die gegebenen Realitäten und Unzulänglichkeiten zur Kenntnis nehmen zu wollen. So etwa nach dem alten Liedtext *„Die Partei, die Partei, die hat immer recht …“* Nachdem sich die Verkehrsplanung Anfang der 70er Jahre institutionell in Gestalt des BfV eine strukturelle und fachliche Eigenständigkeit gegenüber der Stadtplanung, der Regionalplanung und den Verkehrsträgern erkämpft hatte, war es uns dann in den 80ern eher möglich, unsere Bemühungen auf eine ausgewogene integrative Planung zu richten, und das auf gleichberechtigter Position, was freilich mitunter auch nur in Ansätzen gelang.

Höhepunkte waren Einweihungen und Inbetriebnahmen

Wenn nach vielen Jahren der Beschäftigung mit einer konkreten Planung unsere Mitwirkung nicht schon längst vergessen war, wurden wir mitunter auch zu Einweihungsfeierlichkeiten eingeladen und freuten uns natürlich sehr, wieder mal an einem Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bezirk mitgewirkt zu haben. Allerdings wurden dabei im Laufe der Jahre die Reden immer länger und die Ausgaben für Essen und Trinken immer geringer. Lebhaft erinnere ich mich an solche Einweihungen wie die der Bahnhofsbrücke in Cottbus, des Empfangsgebäudes Bahnhof Cottbus, an die Feierlichkeiten anlässlich der Inbetriebnahme der elektrischen Traktion am Bahnhof Cottbus oder an die Einweihung der ersten Obus-Linie in der Neustadt Hoyerswerda.

Die beiden letztgenannten Vorhaben waren dem 40. Geburtstag der DDR gewidmet und mit hochrangigen Gästen bestückt. Dazu weiter unten mehr.

20 Jahre BfV Cottbus

Zur Würdigung des 20-jährigen Bestehens des BfV Cottbus fertigten wir mit neun Autoren aus dem Büro eine kleine Broschüre. Wir erinnerten an die Gründung des Büros zum 1. Oktober 1967 per Ratsbeschluss vom 30. August 1967.

Die Broschüre enthält ein Geleitwort des damaligen Stellvertreters der Vorsitzenden für Verkehrs-und Nachrichtenwesen, des erst kürzlich in diese Funktion berufenen *Rainer Bonkaß*.[49] In der Broschüre konnten wir mit Recht und voller Stolz auf eine ganze Latte besonderer Ergebnisse unserer Planungstätigkeit verweisen. Wir nahmen das Jubiläum natürlich auch im Büro zum Anlass für eine würdige Feier mit einigen Auszeichnungen und Prämien. Unsere Erinnerungen umfassten natürlich auch die Würdigung des Anteils der vielen Kolleginnen und Kollegen, die das Büro aus unterschiedlichen Gründen schon wieder verlassen hatten.

Mitarbeiter des BfV in über 20 Jahren

Die folgende Liste habe ich aus einer Festzeitung zum 20-jährigen Bestehen des Büros übernommen. Jahreszahlen sind teilweise geschätzt:

Schweitzer, Hannelore	1967–69	Lerbs, Ingeborg	1972–74	Barlag, Ingeborg	1980–84
Walther, Frau	1967–68	Kuhlmann, Luise	1972–90	Zornow, Jutta	1981–91
Witzke, Brigitte	1967–68	Schupp (Dr.), Klaus-Peter	1972–80	Axmann, Christine	1981–90
Schwarz, Joachim	1967–68	Gutte, Monika	1973–79	Pottag, Günther	1982–91
Zipper, Dieter	1967–91	Rudolph, Horst	1973–74	v. Malotky, Michael	1982–84
Dr. Kabus, Fritz	1968–91	Kralak, Karin	1974–78	Wetzig, Sabina	1985–86
Kronenberg, Elfriede	1968–78	Hirschfeld, Annemarie	1975–87	Hagen, Cornelia	1985–91
Hertwig (Radtke), Gerlind	1968–81	Gramsch, Christina	1977–79	Fink, Dietmar	1985–86
Borchart (v. Oppen), Elsita	1968–90	Natusch, Hartwig	1979–82	Schöbel, Christoph	1986–89
Noack, Heinz	1970–86	Taubenheim, Ursula	1979–90	Hauswald, Martina	1987–91
Tietze, Michael	1971–76	Reum, Marianne	1979–91	Hösel, Norbert	1990–91
Pirner, Barbara	1971–73	Wetzel, Dietmar	1979–90	Brigitte, Uhma	1989–90
Heise, Christa	1971–78	Ebert, Rita	1979–80	Frau Tetzlaff	1988–89
Waas, Hans-Michael	1971–90	Richter, Christel	1979–91	Selig (Mogwitz), Birgit	1988–89
Helbig, Karl-Heinz	1971–91	Kaschke, Annelie	1979–90	Richter, Christel	1981–89
Kösling, Kerstin	1971–72	Unruh, Marlies	1979–84	Blauert, Roswitha	1990–91
Knöfel, Gerhart	1971–72	Krahl, Gisela	1979–80	Prothmann, Heike	1990–91

Will man diese Tabelle etwas analysieren, waren in diesen 20 Jahren im Büro nach und nach 51 Beschäftigte tätig, davon 34 Frauen und 17 Männer, von denen insgesamt 24 Mitarbeiter über einen Hoch- oder Fachschulabschluss verfügten und 14 einen Facharbeiterbrief vorweisen konnten. In dieser Übersicht sind die zahlreichen Praktikanten von Hoch- und Fachschulen (über die Jahre etwa 50 Personen) nicht aufgeführt.

49 Er war da noch recht neu im Geschäft und bekleidete dann dieses Amt nur noch knapp zwei Jahre bis zur „Wende“. Er war übrigens mein erster Vorgesetzter, der um Jahre jünger war als ich selbst. Eine neue Erfahrung.

Die Büroleitertagungen

Gerade war vom 20-jährigen Bestehen des Cottbuser Büros für Verkehrsplanung (BfV) die Rede, nun kommt ein gewaltiger Zeitsprung, wieder zurück in die Anfangsphase der Büros. Von herausragender Bedeutung für eine erfolgreiche Arbeit auch unseres BfV waren die über Jahrzehnte zwei-, dreimal im Jahr vom Ministerium für Verkehrswesen (MfV) durchgeführten Büroleitertagungen. Sie dienten der fachlichen Information und dem zwanglosen, konstruktiven Erfahrungsaustausch der den *örtlichen Organen* unterstellten Büros.

Regulär gab es ja bereits eine Weisungs- und Informationslinie vom Minister für Verkehrswesen zu den Ratsmitgliedern für Verkehr in den Bezirken (in deren Funktion als Vorsitzende des Bezirks-Transportausschusses) – letztlich weiter bis hin zu den Ratsmitgliedern der Räte der Kreise und der kreisfreien Städte. Diese Informationslinie war schon bis dahin auf dem Verordnungswege etwas praktikabler gestaltet worden: Über den Zentralen Transportausschuss des Verkehrsministers hatte dieser unmittelbaren Einfluss auf die Tätigkeit der Verkehrsverwaltungen der Bezirke und indirekt über die Bezirks-Transportausschüsse bis hin zur Ebene der Kreis-Transportausschüsse.

Mit der (eigentlich inoffiziellen oder informellen) Institution der Büroleiter-Beratungen entstand nunmehr eine weitere, durchaus flexible und verkürzte „Umfahrung“ der Leitungslinie vom Ministerium in die Bezirke und größeren Städte hinein.

Die Leitung der Büroleiter-Beratungen hatte anfangs Dr. *Wolfram Pätzold*, dann kamen Dr. *Klaus Trembich*, Dr. *Hans-Werner Schleife* (oft mit *HWS* abgekürzt), es folgten Dr. *Fritz Müller* und schließlich für nur mehrere Wochen ein Herr *Jarsetz* – ein Exoffizier. Die gute Seele der Organisation spielte durchweg die Sekretärin *Doris Gläser*.

Das enge Zusammenwirken der BfV über die Bezirksgrenzen hinweg förderte Austausch und Wettbewerb zwischen ihnen. Zu den Tagungen wurden nach jeweiligem Erfordernis Vertreter anderer Bereiche des MfV, Wissenschaftler verschiedenster Disziplinen, namhafte Vertreter der Staatlichen Plankommission, des Ministeriums für Bauwesen und der Bauakademie, der Verkehrspolizei sowie der Verkehrsträger hinzugezogen. Hochschulen und Institute suchten ihrerseits Impulse für ihre Lehre und Forschung und hatten hier die Möglichkeit, über neuere Forschungen zu berichten. Besonders häufig waren Prof. *Hans Glißmeier* (Rektor der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar), der immer etwas schläfrige Prof. *Gunter Jacob*, Prof. *Werner Strobel* und Prof. *Werner Voigt* (alle Verkehrshochschule) sowie von der TU Dresden Dr. *Kurt Ackermann* (ein früherer Büroleiter aus Leipzig), Dr. *Günter Förschner* und Dr. *Ernst Schöppe* zu Gast. Regelmäßig besuchte uns der Chefredakteur der Zeitschrift „DDR-Verkehr“, *Hartwig Martin*, der in seinen Monatsheften für unsere Themen stets Platz einräumen konnte. Weitere Gäste kamen von der

Hauptverwaltung Straßenwesen (Frau *Klopp*), vom MdI/Verkehrspolizei (der übrigens aus dem SBA Cottbus hervorgegangene *Wolfgang Hoppe*). Die Gutachterstelle für Investitionen des Verkehrswesens war oft durch Dr. *Arnold* und *Erwin Minkewitz* vertreten. Vom Zentralen Forschungsinstitut für Verkehrswesen (ZFIV) erschienen abwechselnd Dr. *Werner Lindner*, *Matthias Koch*, Dr. *Hermann Spehr*, *Petra-Juliane Wagner*, *Brigitte Möhler* und andere. Häufige Gäste aus dem Ministerium für Bauwesen und aus der Bauakademie waren Dr. *Ernst Pfrogner*, Prof. *Günter Kabus* und mein früherer Kommilitone *Lutz Krause*. Ich vermag nicht mehr alle der oft erschienenen Gäste zu nennen.

Die Beratungen halfen, eine fundierte und interdisziplinär angelegte, landesweit einheitliche Verkehrsplanungsstrategie und -methodik auf wissenschaftlicher Basis zu entwickeln. Dieses Anliegen wurde auch durch die unterschiedlichen fachlichen Wurzeln der Büroleiter gefördert. Die einen waren von der Eisenbahn gekommen, andere vom Kraftverkehr und dem Öffentlichen Personennahverkehr, wieder andere hatten ihre Wurzeln in der Stadtplanung oder im Straßenbau. Sie hatten die unterschiedlichsten Ausbildungsstätten und Berufserfahrungen. Neben Ingenieuren saßen Ökonomen und Geographen. Positiv scheint mir auch die Mischung vom Alter her gewesen zu sein: Neben alten, erfahrenen Hasen fanden sich junge und dynamische Leute mit frischer Ausbildung und voller Elan. Einige Büroleiter hatten schon vor der BfV-Zeit ihre Doktorwürde erlangt, andere erst neben ihrer beruflichen Tätigkeit im BfV. Für das Klima war sicher von Bedeutung, dass neben SED-Mitgliedern auch ein Teil der Büroleiter Blockparteien angehörte bzw. nicht parteigebunden war und andere sich offen und ungestört zu ihrem kirchlichen Glauben bekannten. Das alles half, ausgeglichene, übergreifende und letztlich recht fruchtbare Diskussionen zu führen.

Übrigens fanden sich hier relativ viele Absolventen der früheren, kleinen Cottbuser Hochschule für Bauwesen wieder: *Hans Pankonin* (Berlin), Dr. *Hermann H. Saitz* (Erfurt S), *Werner Siemers* (Cottbus HAG), Dr. *Erhard Socke* (Dresden S), Dr. *Kurt Wolff* (Rostock S) und der Berichterstatter. In den Büros waren darüber hinaus ungefähr sechs bis acht weitere Ehemalige aus Cottbus als Mitarbeiter tätig, so z.B. *Günter Bachmann* in Halle, *Dieter Bantin* in Rostock, *Heinz Göhler* in Dresden, *Karl-Heinz Helbig* und der *Horst Müller* in Cottbus sowie *Egon Reitza* in Rostock. Zu den „Cottbusern“ zählte auch der *Karl-Heinz Völz* aus der Prognoseabteilung des MfV.

Jährlich zwei bis drei Beratungsrunden

Beginnend 1968 fanden die meist mehrtägigen Beratungen regelmäßig bis in das Jahr 1990 hinein statt. *HWS* hat mir eine Liste der Beratungen überlassen. Sie begann leider erst mit der Übernahme der Verantwortung für die Beratun-

gen durch ihn im Jahre 1974. Die davor stattgefundenen Beratungen habe ich, sicher lückenhaft, aus meinen Unterlagen zusammengestellt:

04/1968	Berlin	04/1972	Prieros	12/1977	Suhl	05/1984	Mehlteuer
07/1968	Berlin	06/1972	Berlin	03/1978	Berlin	09/1984	Leipzig
01/1969	Berlin	10/1972	Karl-Marx-Stadt	06/1978	Dresden	05/1985	Töplitz
04/1969	Karl-Marx-St.	02/1973	Leipzig	11/1978	Graal-Müritz	12/1985	Malchow
05/1969	Berlin	05/1973	Leipzig	05/1979	Prerow	05/1986	Erfurt
09/1969	Potsdam	12/1973	Potsdam	10/1979	Berlin	09/1986	Berlin
12/1969	Leipzig	04/1974	Warnemünde	05/1980	Weimar	11/1986	Oberhof
05/1970	Prieros	10/1974	Magdeburg	10/1980	Berlin	03/1987	Dresden
09/1970	Frankfurt/O.	02/1975	Erfurt	02/1981	Berlin	10/1987	Grünheide
11/1970	Magdeburg	04/1975	Großzerlang	05/1981	Leipzig	03/1988	Berlin
01/1971	Halle	02/1976	Schwerin	10/1981	Berlin	05/1988	Halle/S.
03/1971	Erfurt	09/1976	Leipzig	05/1982	Eisenach	11/1988	Birkhausen bei Gera
05/1971	Finsterbergen	11/1976	Neubrandenburg	10/1982	Frankfurt/O.	04/1989	Dessau
11/1971	Cottbus	02/1977	Dresden	05/1983	Gotha	11/1989	Schwedt
0119/72	Suhl	04/1977	Berlin	09/1983	Cottbus	01/1990	Berlin

Fluktuation und anderes

Unter den Büroleitern gab es naturgemäß eine gewisse Fluktuation. Dazu etwas Statistik: In den über 20 Jahren des Bestehens der insgesamt 30 Büros für Verkehrsplanung (einschließlich der „büroähnlichen“ Einrichtungen) haben 69 Fachleute als Büroleiter fungiert. Den Spitzenplatz der Wechsel nahm Berlin ein mit nacheinander sechs Leitern. In den Bezirksbüros Dresden, Halle und Schwerin waren es nacheinander jeweils fünf Leiter. Die weiteren nenne ich nur zusammengefasst: drei Büros mit vier, drei Büros mit drei, acht Büros mit zwei und immerhin zwölf Büros über die Jahre mit nur einem Leiter (darunter auch ich in Cottbus).

Eine traurige Ursache der Leiterwechsel waren das frühzeitige Ableben von *Volker König* (Rostock S), *Manfred Müller* (Halle S) und Dr. *Klaus Schölermann* (Rostock B). Manche Büroleiter wechselten vom Büro in den Hoch- oder Fachschuldienst, andere gingen zu ihren übergeordneten staatliche Dienststellen oder in den Parteiapparat. Zwei Fälle will ich noch schildern, Der erste Büroleiter von Potsdam war Dieter Breternitz, ein begnadeter Witzerzähler, besonders lagen ihm politische Witze, er trug hierfür immer entsprechende Spickzettel mit wenigen Stichworten bei sich. Bei einer Grenzkontrolle an der DDR-Grenze zu Tschechien wurde ein solcher bei ihm entdeckt und weil da auch Ulbricht und andere Spitzen eine Rolle spielten, entwickelte sich daraus ein Drama, das mit seinem Rauswurf endete[50]. Ein anderer Leiter aus einem Nordbezirk bei dem ich die Nennung des Namens vermeide, war so dumm, seine Mitarbeiter heimlich per Mikrofon zu belauschen, das entdeckten die eines Tages und erreichten dessen sofortige Entfernung aus dem Amt – völlig zu Recht, wie ich meine.

50 Unkraut vergeht nicht: nach einiger Zeit bei der BDS Potsdam landete der Kollege in der HV Straßenwesen. Nach der Wende hatten wir beide wieder sehr oft miteinander zu tun.

Erwähnen möchte ich noch, dass wir lange Zeit eine reine Männerrunde waren. Nur anfangs gab es für drei Jahre eine Frau, die *Elfriede Lämmel* (Frankfurt/Oder B) und im letzten Jahr Frau Dr. *Ursula Zimmermann* (Erfurt B). Halt, das stimmt nicht ganz: Der Dr. *Wolfgang Bässler* (Dresden B) brachte sinniger Weise (zum Erstaunen oder zur Freude seiner Kollegen) fast immer seine wohl „persönliche wissenschaftliche Mitarbeiterin“ *Erika Noack* mit zu den Beratungen.

Ab und an erschienen auch die Vertreter der Büroleiter zu den Tagungen, so auch aus unserem Cottbuser Büro *Dieter Zipper*. Sie waren natürlich immer bemüht, sich fachlich hervorzutun.

In der Folge nenne ich die Büroleiter der einzelnen Städte und Bezirke wie sie zeitlich aufeinander folgten. Quelle ist die Erinnerungsmappe, die ich *HWS* 1989 in Dessau zu seinem Ausscheiden aus dem Amt überreicht hatte:

Berlin
Winfried Schwitzkowski 1966–68
Joachim Lenz 1969–71, 1972–73
Hans Pankonin 1971–72
Jürgen Schöler 1973–74
Günter Sieg 1974–75
Dr. Frieder Lenken 1975–90

Cottbus B
Dr. Fritz Kabus 1968–90

SDV Cottbus
Werner Roy 1980–82
Hans-Christof Speck 1984–90

HAG K. Wohnungsbau Cottbus
Werner Siemers 1962–90

Dresden B
Hans Daniel 1967
Dr. Wolfgang Bässler 1968–74
Klaus Helm 1975–76
Dr. Armin Woda 1976–80
Götz Schwerg 1980–90

Dresden S
Dr. Erhard Socke 1966–88
Dr. Ditmar Hunger 1988–90

Erfurt B
Helmut Heischel 1967–89
Dr. Ursula Zimmermann 1990

Erfurt S
Dr. Hermann H. Saitz 1967–90

Frankfurt/O. B
Werner Zeisig 1967
Elfriede Lämmel 1967–71
Walter Luchtmann 1971–90

Frankfurt/O. S
Dr. Dietz Kohlhoff 1970–90

Halle B
Manfred Weiss 1970–78
Dr. Günter Brosche 1979–80
Karl-Heinz Breddemann 1980–82
Rolf Tausendschön 1982–88
Dr. Uwe Bittenbinder 1988–90

Dessau
Richard Almich 1977–78
Siegfried Hahn 1978–90

Halle S
Manfred Müller 1968–76
Rolf Hörnig 1977–90

Karl-Marx-Stadt B

Joachim Andrä 1967–71
Werner Günther 1971–90

Karl-Marx-Stadt S
Gottfried Wild 1967–90

Plauen
Dr. Klaus Sämann 1973–90

Zwickau
Peter Zimmermann 1972–90

Leipzig B
Dr. Wolfgang Grahl 1967–90

Leipzig S
Dr. Kurt Ackermann 1968–80
Walter Stein 1980–86
Wolfgang Sickert 1986–90

Magdeburg B
Egon Eschefeld 1966–77
Peter Werder 1977–82
Dr. Bernd Oettel 1982–85
Gert Schmidtko 1986–90

Magdeburg S
Horst Stollberg 1967–69

Potsdam B
Dieter Breternitz 1968–72
Hans Kaufmann 1973–75
Manfred Bille 1976–79
Jürgen Tietze 1980–90

Potsdam S
Peter Krüger 1968–69
Ingo Schelosky 1969–90

Rostock B
Dr. Klaus-Dieter Schölermann 1966–88
Günter Lantow 1988–90

Rostock S
Jochen Freund 1968–72

Volker König 72-83
Dieter Bantin 84-85
Dr. Kurt Wolff 86-90

Schwerin B
Hans-Dieter Waedow 1968–69
Karl-Heinz Waschulewski 1970–79
Oskar Stinka 1981–82
Bernd-Rüdiger Twardokus 1982–83
Helmut Werner 1984–90

Suhl B
Dr. Walter Schulz 1971–90

HAG K. Wobau Frankfurt/O.		Hans-Dieter Buschmann	1969–84		
Dr. Horst Graichen	1971–90	Hans-Ulrich Schütze	1984–90		
Gera B		**Neubrandenburg B**			
Joachim Rüppel	1967–85	Willi Schmidt	1967–90		
Karl Neffe	1986–90				

Eine ausgesprochen offene, schöpferische Atmosphäre

Da in den Beratungen nur geladene Teilnehmer zusammen kamen, konnte sich in diesen über die vielen Jahre hin eine offene, kritische und kameradschaftliche Atmosphäre entwickeln und erhalten. Bemerkenswert war der überwiegend freundschaftliche Verkehr zwischen den Büroleitern untereinander, wie überhaupt unter allen weiteren ständigen Teilnehmern dieser Runde. Was natürlich mitunter heftige fachliche Auseinandersetzungen überhaupt nicht ausschloss. Und wenn man eine Sympathiematrix aufstellen wollte, wäre die freilich auch nicht in allen Feldern gleich besetzt.

Ich erinnere mich lebhaft an so manche Erzählung meiner Amtskollegen im kleineren Kreis über bestimmte Kapriolen ihrer Bezirksfürsten und deren Selbstherrlichkeit und wiederum deren Kriecherei vor den „Berliner Genossen“. Oder darüber, wie man anlässlich von Besuchen der Partei- und Staatsspitze buchstäblich Potemkinsche Dörfer in den Städten errichtete (Anstreichen von Ruinen und Anbringen von Gardinen an unbewohnten Wohnungen im Erdgeschoss...). Hier will ich dafür ein typisches Beispiel aus dem Bezirk Cottbus schildern: Als Anfang der 80er in der Folge der Ölkrise das Bitumen so knapp wurde, dass sogar Schlagloch-Flickungen mit Frischbeton versucht wurden, sollte für den Empfang eines ausländischen Gastes (ich glaube, es war *Nimeri*) am Stadtrand von Hoyerswerda ein großer Parkplatz mit Schwarzdecke neu angelegt werden. Zu dem Zweck, dass dort der Staatsgast würdig und sicher empfangen werden könne. Auf meine Initiative hin diskutierten wir das in der Parteigruppe beim Rat des Bezirkes Cottbus und meldeten bis hin zur Bezirksleitung unseren heftigen Protest an, zumal an dieser Stelle überhaupt kein dauerhaftes öffentliches Interesse an einem Parkplatz bestand. Es half alles nichts: Er wurde doch gebaut und wir bekamen eins auf die Mütze.

Natürlich erzählten wir Büroleiter uns vertraulich auch die schlimmsten „Schoten“ der Einmischung des Parteiapparates in die fachliche Arbeit der Büros. So soll *Walter Ulbricht* vor einem Flächennutzungsplan der Stadt Rostock auf die blau eingezeichnete Warnow hingewiesen haben, mit der Bemerkung: „Wer braucht denn, Genossen, solche breiten Straßen? Nu!“

In der Summe dieser inoffiziellen Informationen aus allen Ecken der DDR entstand immer mehr ein realistisches und zugleich ernüchterndes Gesamtbild von den sich zusehendst zuspitzenden Zuständen in unserem Lande.

Ob in den Beratungen und informellen Grüppchen auch „Augen und Ohren“ des bewussten Über-Ministeriums anwesend waren, ist bis heute nicht bekannt. Dass ein solches Gremium nicht aufmerksam und misstrauisch beobachtet worden sein soll, ist eher unwahrscheinlich … Aus der Akteneinsicht bei der „Gauck-Behörde“ sind bisher allerdings keine Hinweise bekannt geworden. Ob man sich auch noch nach über 40 Jahren darüber erhitzen würde?

Prognoseeuphorie und Generalverkehrsplanung

Die Büroleitertagungen wurden von der Anfang 1968 gebildeten *Abt. Prognose und Generalverkehrsplanung* des MfV getragen. Den politischen Hintergrund für die Bildung dieser Abteilung wie auch die der Büros bildete *Walter Ulbrichts* Linie des sicher notwendigen und gut gemeinten *Neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung der Volkswirtschaft*, das nach dem Mauerbau von 1961 einen grundlegenden Aufschwung bringen sollte und als Voraussetzung für die *Anwendung der stürmisch voran eilenden Wissenschaftlich-Technischen Revolution* angesehen wurde. Hervorragende Bedeutung wurde dabei der Prognostik, Kybernetik, Systemtheorie, Operations Researches (Organisationswissenschaft), Prozessoptimierung, Netzwerktechnik, Rechentechnik u.a.m. beigemessen.

Auch im Verkehrswesen stürzte man sich nach 1966 auf der Grundlage eines Ministerratsbeschlusses auf die Prognostik und sah die Generalverkehrsplanung und dabei die Ausgestaltung der Stadtzentren zunächst als deren Kernstücke an. Darin sollte fortan das Hauptgewicht der Arbeit der Büros liegen. Als die Parteiführung mit der Machtübernahme *Honeckers* sich anderen Themen zuwandte, gelang es Verantwortlichen im MfV, die Aufgaben der Büros je nach der neuen Hauptwindrichtung flexibel mit dem Wohnungsbauprogramm, der Transportrationalisierung, der Robotertechnik, der Computerisierung usw. immer wieder neu zu etikettieren und so deren Existenz als Planungseinrichtungen des Verkehrswesens zu sichern. Dazu gab es immer mal entsprechende Ministerratsbeschlüsse und Verordnungen des Verkehrsministers.

Anleitung durch das MfV

Die erste Beratung des MfV mit den Büros fand Ende Januar 1968 unter der Leitung von Dr. *Klaus Trembich* statt und es gab Gelegenheit sich zu beschnuppern. In den ersten vier Jahren leitete Dr. *Wolfram Pätzold* als Abt.-Ltr. Prognose und Generalverkehrsplanung die Veranstaltungen, mitunter sein Stellvertreter Dr. *Klaus Trembich*. Zu dieser Zeit wirkte Dr. *Hans Werner Schleife* für uns noch etwas im Hintergrund. Nach dem Übergang der Aufgaben an die Abt. Wissenschaft und Technik prägte Dr. *Hans Werner Schleife* ganz entscheidend den wissenschaftlichen Gehalt und das wohltuende Arbeitsklima der Zusammenkünfte. Sein Abt.-Ltr. Dr. *Fritz Müller* ließ sich eher selten sehen, was wir kaum bedauerten. Die technische Organisation lag über

alle die Jahre auf den Schultern der *Doris Klostermann* (bis *Heinz Gläser* sie zur *Doris Gläser* erkoren hatte). Als „Zuschläger“ der erwähnten Abteilungen des Ministeriums wirkten im Hintergrund und mitunter auch in den Beratungen mit: *„Balla“ Ballschmiede*, *Heinz Banzer*, *Heinz Gläser*, *Wilfried Müller*, *Manfred Risch*, *Eberhard Theurer* und *Karl-Heinz Völz*.

Die Beratungen waren nicht nur der Vermittlung aktueller Strategien der Verkehrspolitik und neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse der Verkehrsplanung gewidmet. Gleichermaßen dienten sie dem informellen Austausch und der konstruktiven Meinungsbildung unter den Büroleitern und mit den vorhin genannten und weiteren, als Gäste teilnehmenden Institutionen.

Jeder war mal Gastgeber

Die Büroleiter kamen etwa zwei bis dreimal im Jahr zusammen und dies abwechselnd in Berlin, in einer der Bezirks- und Großstädte, außerhalb der Saison lieber auch mal in reizvoll gelegenen – ansonsten aber meist sehr einfach gehaltenen – Betriebsferienlagern oder -heimen, Jugendherbergen u. dergl. Die Zusammenkünfte sollten ja unsere Reisekosten und das eigene Portemonee nicht allzu sehr belasten. Die gastgebenden Bezirke und Städte waren dabei bemüht, ihren Kollegen durch Vorträge und örtliche Besichtigungen einen Einblick in ihre spezifischen Aufgabenstellungen und Lösungsansätze zu geben, aber auch in der Freizeit ihre städtebaulichen, landschaftlichen und kulturhistorischen Reize vorzuführen. Im Mittelpunkt der Besichtigungen standen oft historisch bedeutsame Baudenkmäler, neue städtebauliche und architektonische Lösungen und schließlich die aus dem Boden schießenden Wohnkomplexe oder neue Verkehrsbauten und -anlagen des Straßenverkehrs, der Personenbeförderung und des Gütertransports, Werkstätten der Fahrzeuginstandhaltung, bis hin zum Ratiomittel-Bau. Derartige Rationalisierungsmittel wurden von den Unternehmen oftmals mit eigenen Kräften entwickelt und gebaut. Die Cottbuser und Leipziger führten ihre Braunkohlentagebaue, deren anschließende Rekultivierung und Nachnutzung als Erholungsgebiet vor.

Man sollte bei diesen Tagungs-Programmen keinen puren Dienstreise-Tourismus vermuten. Im Gegenteil: Es waren immer auch sehr informative Gesprächsthemen und Anregungen für die eigene Arbeit. Diese Zusammenkünfte waren eine solide Basis für eine konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit der Fachkollegen untereinander und mit den Vertretern von Forschungseinrichtungen und -gremien.

Bald wurde es üblich, dass die Ratsmitglieder Verkehr der gastgebenden Bezirke und Städte vor uns auftraten. Das drückte sicher auch eine gewisse Wertschätzung dieses illustren Kreises aus. Es war freilich nicht zu überhören, dass ausgerechnet die den Blockparteien angehörenden Ratsmitglieder meinten, dabei besonders stramm und linientreu auftreten zu müssen …

Im Mittelpunkt der Tagungen standen meist Ausführungen von *Hans Werner Schleife* zu neueren Aspekten der Verkehrspolitik und die daraus abzuleitenden Aufgaben für die Büros. Er entschuldigte sich schon immer vorab für die unverzichtbare *Verzierung* seiner Themen *mit der roten Petersilie* – die Referate waren ja wie damals üblich vorher in der Hausspitze des MfV abgesegnet, grundlegende Abweichungen wären dem Vortragenden sicher übel genommen worden. Seine eigenen Kommentare versah er dann oft mit Anmerkungen wie „Unter uns Pastorentöchtern gesagt …". Dadurch wurden gegenseitige Achtung und Anerkennung niemals in Frage gestellt, eher noch verstärkt. Vielfach hielten prominente Gäste, Büroleiter oder ausgewählte Mitarbeiter aus den Büros Vorträge über neueste Forschungsergebnisse und Planungen, beispielsweise zur Berücksichtigung der eingeschränkten Mobilität Behinderter, zum Ruhenden Verkehr usw. Oft standen im Mittelpunkt auch unsere eigenen Arbeitsmethoden und Instrumentarien. Zu bestimmten Themen bildeten wir mitunter zeitweilige Arbeitsgruppen z.B. zur Verkehrsorganisation oder zu der Transportrationalisierung, aber auch zu den Arbeitsplatzbeschreibungen für die Büroangestellten, zur Einführung leistungsabhängiger Gehälter oder der Einführung der Computertechnik. Zeitweilige Arbeitsgruppen präsentierten ihre Ergebnisse in den Büroleitertagungen und stellten sie dort zur Diskussion.

Arbeitsgruppen kann es nicht genug geben

Neben den genannten offiziellen Arbeitsgruppen gab es immer mal auch informelle Gruppen einiger Büros zum Erfahrungsaustausch und zur Meinungsbildung. Die in der DDR abwertende Behauptung *„Wer nichts kann und wer nichts weiß, der bildet einen Arbeitskreis"* traf hier zum Glück offenbar nicht zu. So kamen die sächsischen Büroleiter ziemlich regelmäßig zusammen. Die Brandenburger fanden anfangs ebenso einige Male im lockeren Rahmen zueinander. Ich erinnere mich gern an die Spreewald-Kahnpartie mit *Elfriede Lämmel*, *Dieter Breternitz* und unseren Stellvertretern. Trotz der heiteren Umgebung haben wir dabei durchaus ernsthaft gearbeitet. Weitere solche Kennenlern-Treffen gab es dann in dieser Runde nicht mehr.

Dr. Schleife als Spiritus Rector der Büroleiter-Treffen

Ohne Dr. *Wolfram Pätzold*, Dr. *Klaus Trembich* in den Anfangsjahren und dann später ohne Dr. *Hans Werner Schleife* wäre das zwei Jahrzehnte andauernde wirklich fruchtbare Zusammenwirken des Verkehrsministeriums mit den BfV, das man getrost als schöpferisch, konstruktiv, kameradschaftlich und offen bezeichnen kann, nicht denkbar gewesen. Und ohne ihr Wirken wäre es höchstwahrscheinlich in mehreren kritischen Situationen zu für uns unliebsamen strukturellen Veränderungen oder gar zur Auflösung der Büros gekommen. Sie haben es verstanden, für uns Verkehrsplaner trotz der DDR-Zwänge nahezu eine „Insel der Seligen" zu schaffen. Dafür kann man ihnen nicht dankbar genug sein. Wegen seiner besonderen Verdienste um die Verkehrspla-

nung in der DDR, seines integren Verhaltens und der vertrauensvollen Atmosphäre möchte ich hier ausführlicher über *Hans-Werner Schleife* berichten und dazu aus der Würdigung anlässlich seines 75. Geburtstages im Heft 6/99 der Zeitschrift „Straße + Autobahn“ (verfasst von Prof. Dr. *Hermann H. Saitz* und mir) zitieren:

> „Hans Werner wurde 1924 in Chemnitz geboren. Sein Bildungsweg wurde durch den Wehrdienst und die Kriegsgefangenschaft in Italien, Großbritannien und in den USA jäh unterbrochen. Die Begegnung mit der angloamerikanischen Sprache und Kultur hat seinen Interessen die entscheidende Richtung und seinem Wesen die von vielen geschätzte weltläufige Art gegeben. Wieder in der Heimat entwickelte er sich auf dem zweiten Bildungsweg zunächst im Finanzdienst der Deutschen Reichsbahn bis hin zum Dr. rer. oec. (1966). Seit 1959 im Ministerium für Verkehrswesen für die Deutsche Reichsbahn (DR) tätig, kam er schließlich 1966 zur Verkehrsplanung. Hans Werner Schleife ist ein umfassend gebildeter Mann, der in verkehrs-ökonomischen Prozessen und Verflechtungen ebenso zuhause ist wie bei (seinem) Goethe, Lichtenberg oder Schopenhauer. [Ich komme nicht umhin, hier noch mindestens Thomas Mann und Churchill hinzu zu gesellen; F. K.] Zahlreiche wissenschaftliche Veröffentlichungen in >Die Straße< und im >DDR-Verkehr<, Buchrezensionen, Tagungsberichte, aber auch die Herausgeberschaft des Metrolexikons sind Zeugen für seine Kreativität und Bereitschaft zur Weitergabe der Informationen und Erkenntnisse, die ihm durch seine internationale Reisetätigkeit zuflossen.“
>
> Vergl. weiter unten im Quellenanhang, lfd. Nr. 51 mit Fußnote.

Unvergessen bleiben mir die vielen freundschaftlichen Kontakte mit *Hans Werner* und seiner Frau *Anni* nach dem Umzug meiner Familie nach Berlin. Und unvergessen bleiben mir auch die letzten Wochen bis zu seinem Tode am 25. Juli 2008 im Alter von 84 Jahren, dann der schwere Abschied. Ich hatte mich bemüht, einen hierfür prädestinierten Sprecher zu finden: Sehr anrührend waren die Abschiedsworte von OKR Dr.-Ing. *Ulrich Böhme* (ehemals wiss. Assistent an der TU Dresden), die er bei der Beerdigung *Schleifes* fand.

Freizeitaktionen mit den Büroleitern

Man könnte über fast jede der mehrtägigen Beratungen von Erlebnissen außerhalb der eigentlichen Veranstaltungen berichten. Es war immer etwas vorbereitet. Je nach Interesse fanden sich Grüppchen für kilometerlange Spaziergänge mit lebhaften Unterhaltungen „über Gott und die Welt“, für Besuche von kulturhistorisch bedeutenden Kirchen, Schlössern, Burgen und Ausstellungen, von Konzerten, Theateraufführungen und Kabarett-Abenden. Freilich gab es

mitunter auch gemeinsame Kneipenbesuche. Alle diese Unternehmungen festigten den Zusammenhalt und das gegenseitige Vertrauen dieses Kollegenkreises. Ferner hielten uns Kollegen nach Feierabend Lichtbildervorträge über ihre sehr seltenen Westreisen. So erinnere ich mich an die Vorträge von Dr. *Hermann H. Saitz* über eine Studienreise nach Österreich und über die Anbahnung der Städtepartnerschaft Erfurt–Mainz; sowie daran, dass *Jochen Rüppel* über seine Auslandseinsätze im Irak und bei der UNO in New York berichtete. Großes Interesse fanden da auch immer die Berichte von Teilnehmern der regelmäßigen Zusammenkünfte des Ungarischen Verkehrswissenschaftlichen Vereins mit internationaler Besetzung.

Einige Erlebnisse blieben mir besonders lebhaft in Erinnerung, bei denen die Grenzen zum „Dienstreise-Tourismus“ mitunter leicht überschritten gewesen sein mögen:

- Meist waren wir in Betriebsheimen oder Jugendherbergen untergebracht, die mitunter weit weg von aller (gastronomischen) Kultur lagen, da war guter Rat teuer. So marschierten wir bei einem Treffen im Jahr 1971 vom Tagungsort **Finsterbergen** etliche km auf Waldwegen nach der damaligen Urlauberhochburg Friedrichroda. Zum absoluten Höhepunkt wurde dann der bierselige Rückmarsch quer durch den stockfinsteren Wald bei völliger Finsternis buchstäblich über Stock und Stein! Irgendwann kamen wir rein *zufällig und völlzählig* im Heim an…
- Bei der Wahl der Tagungsorte war es im übrigen nicht zuletzt immer das Anliegen der Organisatoren, dass diese möglichst mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein sollten und die Kosten für Übernachtungen niedrig gehalten waren.
- Bei einer Tagung 1970 in **Magdeburg** wollten etliche Büroleiter den Abend im recht einfachen Hotel verbringen. Nun besuchte die Freundin meiner Familie, Dr. *Bärbel Hermanns,* gerade zu jener Zeit im nahen Lostau eine Facharztweiterbildung, sie wollte der dortigen Langeweile mal entkommen, den *Werner Siemers* und mich in Magdeburg besuchen und Erinnerungen an die gemeinsame Jugendtourist-Reise mit unseren Ehepartnern nach Sotschi von vor 10 Jahren auszutauschen. Und ich wollte sicher meinen Kollegen mit dieser attraktiven Begleitung auch etwas imponieren. Ich holte sie also mit dem Auto ab und fuhr nach ihren Angaben in Richtung eines von ihrem Mann *Elmar* empfohlenen, allerdings illegalen Autobahnanschlusses. Die Fahrt endete abrupt 50m vor der Autobahn auf einer sehr feuchten Wiese und das Auto stak plötzlich bis zur Karosse im Modder. Eine Abschleppmöglichkeit war zu dieser späten Stunde nicht aufzutreiben. Der Abend war gelaufen. Mühsam erreichte ich Magdeburg mit dem Bus – natürlich allein. Am nächsten Morgen schleppte der Cottbuser Tagungsteilnehmer *Werner Roy* das Auto wieder auf das Festland zurück.
- 1975 verschlug es uns nach **Großzerlang**, in das weitläufige Seengebiet zwischen Rheinsberg und Wesenberg. Die zwei, drei Kästen Bier waren in dem Ferienheim bald leer und es wurden Späher für Nachschubmöglich-

keiten ausgeschickt. Darunter mein früherer Studienfreund *Kurt(chen) Wolff*, der erstmals an einer solchen Tagung teilnahm. Sie brachten zwar kein Bier mit, dafür aber ein komplettes Fahrgastschiff mit einem Kapitän an Bord, der gerade unbedingt einen kräftigen Rausch ausschlafen musste. Mit diesem Schiff fuhr dann unsere ganze Truppe los, um irgendwo eine Kneipe oder einen Kiosk mit Bier aufzustöbern. Der sonst so besonnene Dr. *Kurt Ackermann* sprang als Kapitän ein und steuerte unsere lauthals Seemannslieder oder *Tucholskys* „Als die Igel in der A-a-abendstunde …" singende Besatzung zielgenau und sicher zu neuen Ufern und Getränken. Schließlich fanden wir wieder zurück zu unserem Quartier. Unvorstellbar, es wäre etwas mit dem Schiff oder uns (oder dem „richtigen" Kapitän passiert! Übrigens wurde uns erzählt, dass dieses Schiff früher mal dem Schauspieler *Hans Albers* gehört habe.

- Gern erinnere ich mich auch an eine Schulungswoche vom 21. bis 25. Juni 1976, die uns mit den Bezirks- und Stadtarchitekten aus der ganzen Republik in **Naumburg** zusammenbrachte. Damals führten die Ministerien für Verkehrswesen und für Bauwesen mit den Leitern der BfV und den Bezirks- und Stadtarchitekten in Naumburg einen Wochen-Lehrgang durch. Das war eine leider einmalige Aktion. Die Leitung hatten vom MfV Dr. *Schleife* und vom Ministerium für Bauwesen Herr *Kluge*. Vortragende waren neben diesen beiden u. a. die Herren *Graupener*, und Prof. *Günter Kabus*, *Dieter Keul*, *Ludwig Krause*, Dr. *Kutan*, *Pfau*, Dr. *Schulz*. Die besondere Bedeutung dieses Lehrganges bestand darin, beide Fachsparten an einen Tisch zu holen und über die weiteren Aufgaben und Lösungsansätze im Komplexen Wohnungsbau auf der „grünen Wiese" und zur Gestaltung der weithin dem Verfall preisgegebenen historisch wertvollen Innenstädte zu debattieren. Man kann nachträglich resümieren, dass diese Woche für die aufeinander abgestimmte Arbeit der Stadtplanung und der Verkehrsplanung einen nachhaltig positiven Einfluss hatte. Mit der Naumburger Tagung wurde ein Durchbruch bei dem gegenseitigen Verständnis der Verkehrs- und Stadtplaner erreicht und damit eine insgesamt gedeihlichere Zusammenarbeit bei der Umsetzung des Wohnungsbauprogramms, des Umgangs mit der historisch bedeutsamen alten Bausubstanz und bei der Stadtverkehrsplanung überhaupt eingeleitet worden ist. Über der Beratung lag nach einem sachkundig begleiteten Stadtrundgang und dem Besuch des weltberühmten **Naumburger Domes** allerdings der niederschmetternde Eindruck des unübersehbaren Verfalls historisch wertvoller Bausubstanz auch in dieser kulturhistorisch nicht gerade unbedeutenden Stadt. Etliche Teilnehmer nutzten diese Tage zum Besuch der einst berühmten **Fürstenschule Schulpforta.**

  Ich erinnere mich besonders an diese etwas andere Büroleitertagung aus einem noch anderen Grund: Dort lernte ich nun endlich meinen Namensvetter Prof. Dr. *Günter Kabus* von der Bauakademie kennen. Und: Wir kamen uns mit *Heinz Kästner* als unserem Cottbuser Bezirksarchitekten und

dessen Vertreter *Ludwig Herrn* wie auch mit *Wolfgang Brentzel* vom Büro des Stadtarchitekten in Cottbus privat näher.[51]

- Damals fand ich folgende Story nicht so lustig, heute kann ich darüber nur lachen: Das letzte ZK-Plenum[52] vor dem VIII. Parteitag (Juni 1971) warf seine Schatten voraus. Uns Büroleiter machte Dr. *Schleife* (natürlich im Vertrauen) mit den zu erwartenden, erheblichen Kursveränderungen bekannt. Es ging wohl um eine neue Linie nach der Absetzung *Ulbrichts* und *Honeckers* Machtantritt. Nun sollte ich zufällig drei, vier Tage danach „in Königstein" vor dem Bezirksvorstand Cottbus der IG Transport einen Vortrag zur aktuellen Verkehrspolitik halten. Ich war da ziemlich unter Zeitdruck.und dachte, mich am Vorabend im Dresdener Hotel „Königstein" vorzubereiten. Dort war aber nichts von einer solchen Veranstaltung bekannt. Ein kurzer Blick auf die etwas wirre Einladung genügte: Ich hatte mich schrecklich geirrt, denn gemeint war nicht das Dresdener *Hotel Königstein*, sondern der *Ort Königstein*. Den musste ich im Dunkeln erst mal finden. Die Vorbereitungszeit wurde nun sehr knapp, ich hielt mich daher beim Vortrag im Wesentlichen einfach an meine Mitschriften von der Büroleitertagung und sprach über die dort erhaltenen neuesten, jedoch noch internen Informationen. Die waren aber bei den Gewerkschaftern noch nicht mal ansatzweise durchgesickert. „Die Genossen lächelten finster" (wie Manne Krug über den Flieger Kossonossow berichtete), sagten aber kaum etwas.
- Wieder in Cottbus wurde ich zu *Hubert Heider*, also meinem Vorgesetzten, gerufen. Bei ihm saßen der Parteisekretär des Rates des Bezirkes *Wolfgang Koinke*, der Cottbuser FDGB-Chef der IG Transport und drei, vier Schulungsteilnehmer von „Königstein". Ach du liebe Güte! Es sei unerhört, was ich da losgelassen hätte … Das kann doch nicht so einfach hingenommen werden … Das wird ernste Konsequenzen haben … Da müsse man disziplinarisch einschreiten … Was sind das für Leute beim MfV, die solche Sachen verbreiten? Und in dem Stil weiter. Um ein Haar… Nach wenigen Tagen brachte die Parteizeitung „Neues Deutschland" Auszüge aus den Reden dieses bewussten Plenums und niemand erinnerte sich mehr meiner „parteischädigenden Auslassungen". Zum Glück hat der Vorfall keinerlei Konsequenzen für den Kollegen *Schleife* gehabt. Wie hieß es in der DDR im Scherz? „Lies nicht in alten Beschlüssen!" In meinem Falle hätte man sagen müssen: „Plaudere nicht über noch nicht veröffentlichte Beschlüsse!" Und noch eine Lehre fürs Leben: Einladungen nie flüchtig lesen.
- 1985 tagten wir in Töplitz bei **Potsdam**. *Jürgen Tietze* hatte sich für den Abend etwas ganz Besonderes einfallen lassen: Er führte extra für uns mit seiner Laienkabarettgruppe ein sehr gekonntes und durchaus professionelles Programm vor.

---

51 Ich habe zu Naumburg noch meine damaligen Aufzeichnungen. Ob dazu im „DDR-Verkehr" berichtet worden ist, konnte ich noch nicht erkunden.

52 Die Redewendung „das letzte Plenum" löste damals immer wieder mal Heiterkeit aus: Was denn, wirklich das letzte?

- Die letzte Tagung mit *HWS* war die im April 1989 in **Dessau**. Hier hat er anlässlich seines Ausscheidens aus dem Dienst vor seinem 65. Geburtstag den Ausstand gefeiert und sich von uns verabschiedet. Dank mischte sich mit Wehmut. Was wir noch nicht im Traum ahnen konnten: Damit ging eine denkwürdige Etappe in der Zusammenarbeit unserer Büros zu Ende. Wir Teilnehmer an den Büroleiterberatungen verloren uns jedoch ersteinmal nicht aus den Augen.

Schwanengesang bei den Büroleitern

Mit Fug und Recht kann man die eben erwähnte Dessauer Beratung als die letzte „normale“ bezeichnen. Nachfolger von *Hans Werner Schleife* wurde der seiner neuen Aufgabe noch kaum gewachsene Kollege *Jarsetz*, ein ausgemusterter Transportoffizier. Die nächste Tagung fand dann am 7./8. November 1989 in Schwedt mit dem Stellvertreter des Verkehrsministers, *Rainer Obst* schon unter dem Eindruck des Zerfalls der alten Partei- und Regierungsstrukturen statt. *Obst* legte eine ungewöhnlich offene Analyse der Lage vor und gab da schon einige Denkanstöße zur bereits angesprochen Möglichkeit einer Anlehnung der DDR an die Strukturen, Rechtsverhältnisse und das Verwaltungshandeln in der BRD[53]. Dabei dachte man freilich noch an eine längere Phase einer *Konföderation*. Am Abend der Heimreise fiel die Mauer, wodurch die Entwicklung außerordentlich beschleunigt wurde !

Die Büroleiter kamen noch ziemlich vollzählig und offiziell zum letzten Mal am 25. Januar 1990 in Berlin unter Leitung von Dr. *Fritz Müller* zusammen. Alle Überlegungen drehten sich nun um die Frage, wie es in einem demokratisch und rechtsstaatlich organisierten und marktwirtschaftlichen Sozialismus (!) mit dem Verkehrswesen weiter gehen mag und welche Perspektiven die Büros dabei haben könnten. Schlussfolgerungen waren die direkte Anleitung durch das MfV aufzugeben, die BfV als öffentlich-rechtliche Einrichtungen weiter zu führen und sie deshalb in „Ämter“ umzuwandeln. Wie viele andere Büroleiter hatte ich die Stoßrichtung und Dynamik der aktuellen Geschehnisse unterschätzt, es kam nach den Volkskammerwahlen im März 1990 ganz anders. Bis in den Juni ´90 fanden noch einige Konsultationen mit dem MfV im kleineren Gruppen und zu speziellen Themenkreisen statt, aber sie standen schon unter dem Eindruck der „Abwicklung“ – ein neues Wort für eine völlig neue Situation. Es folgte die Übergangsphase als *Ämter für Verkehrsplanung*, auf die ich in einem gesonderten Abschnitt noch eingehen will.

Im Frühjahr ´90 gab es auf Einladung von Herrn Prof. *Mohaupt* (Uni Bayreuth) ein inoffizielles Treffen der Büroleiter in Bayreuth mit einem Abstecher nach Nürnberg. *Mohaupt* empfing uns recht aufgeschlossen und unkonventionell zunächst zu einem abendlichen Umtrunk in seinem „Häuschen“ (wir teilweise

53 Als ich jetzt noch einmal in meine alten Diensttagebücher sah, war ich erstaunt, dass schon zu diesem Zeitpunkt eine solche Tendenz so deutlich erkennbar war. Ich erinnerte mich nur, dass da die sächsischen Bezirke gedanklich vorneweg waren.

auf Bierkästen und Fässern sitzend), machte uns in einer recht lockeren Weise mit Bayreuth und Nürnberg bekannt und ging dann auf einige aktuelle Streitfragen in der Stadt- und Verkehrsplanung der „alten“ Bundesrepublik ein. Er warnte uns vor einer kritiklosen Übernahme westdeutscher Entwicklungen für unsere aktuellen Aufgaben. Am nächsten Tag unternahmen wir eine Besichtigungstour durch die Stadt Nürnberg mit ihrem historischen Stadtkern und aus der Nazizeit stammenden Super-Protzbauten, er zeigte und erläuterte uns dann das Neubaugebiet Langwasser am südlichen Stadtrand.

Bayreuth war später wiederholt Zwischenziel der Reisen mit meiner Frau *Karin* nach dem Süden. In dieser Stadt nahm ich ein Jahr danach teil an einer Beratung der Straßenbau-Juristen. Wieder nach einem Jahr nahm ich dort teil an einer Straßenbautagung in Nürnberg[54].

Auf der hektischen Suche nach einer Zukunft für unsere Ämter und deren Mitarbeiter gab es auch etliche Treffen in kleinem Kreise mit Meinungsaustausch und gegenseitigen Informationen. Dabei bahnte sich schon das Denken im Rahmen der neuen Bundesländer an. Und man spürte den unterschiedlichen Einfluss der Verwaltungshelfer aus den „Patenländern“ der alten BRD, der schon jetzt ganz unterschiedliche Entwicklungen erkennen ließ. Naturgemäß leiteten sie ihre Empfehlungen ab von den Strukturen, Handlungsweisen und Vorschriften, die sie selber seit langem gewöhnt waren. Schon da war deutlich zu erkennen, dass die einzelnen Bezirke bzw. die sich anbahnenden „neuen Länder“ unter dem Einfluss der ersten „Verwaltungshelfer von drüben“ sich unterschiedlich entwickeln würden.

Nostalgie, aber keine „Ostalgie“

Wie ich schon andeutete: Der kollegiale und in vielen Fällen auch private, freundschaftliche Zusammenhalt zwischen den Teilnehmern der Büroleiterberatungen unter Dr. *Hans Werner Schleife* war so eng und kameradschaftlich, dass er sogar die Wendewirren überstehen sollte.

Wir Teilnehmer an den früheren Büroleiterberatungen verloren uns nicht aus den Augen: Nach meinem Umzug nach Berlin 1993 nahmen *Hans Werner* und ich sehr bald miteinander Kontakt auf und pflegten fortan freundschaftlichen und durchaus familiären Umgang als „Nachbarn“ mit gerade mal fünf km Luftlinie zwischen unseren Wohnungen. Wir bestärkten uns gegenseitig in der

---

54 Natürlich waren wir 2013 auch anlässlich der Festtage zur Ehrung von *Jean Pauls* 250. Geburtsrtag in Bayreuth und freuten uns über den Erfolg des gerade erschienenes Buches „Das Wort und die Freiheit“ von *Bernhard Echte* und unserer Tochter *Petra Kabus.*

Idee, nach nun schon über fünf Jahren seit dem Auseinanderlaufen ein *Büroleiter-Gedächtnistreffen* zu versuchen. Ich übernahm gern die Vorbereitung.

Derartige Treffen brachten wir in den nächsten Jahren mehrfach zustande bis erste deutliche Alterserscheinungen etlichen Teilnehmern hinderlich wurden.

Wir hatten von vornherein das Ziel, mit derlei Treffen keine Plattform für nostalgische Rückschau oder ein Schwelgen in Erinnerungen an die „gute alte Zeit“ zu organisieren, sondern wir wollten uns selbstkritisch austauschen über unsere Denkansätze und Ergebnisse planerischer Arbeit unter den Bedingungen der DDR. Und wir wollten uns nebenbei gegenseitig helfen, die unter den Bedingungen der Bundesrepublik neuen Aufgaben – jeder nun als Einzelkämpfer dort, wohin ihn das Schicksal verschlagen hatte – mit modernen, rationellen Mitteln, Methoden und Lösungen zu bearbeiten.

Das erste Treffen fand dann im Mai 1997 in Berlin-Karlshorst statt und wer leider wegen einer langfristig gebuchten Reise nicht teilnehmen konnte, war ausgerechnet *HWS*. Wir erlebten einen Stadtrundgang, sachkundig geführt von Dr. *Klaus Trembich*, und besichtigten die damals schon gewaltige Baustelle Potsdamer Platz. Es folgte 2000 ein weiteres Treffen in Berlin-Rahnsdorf mit einer ausgedehnten Fachdiskussion. Mir gelang es, Prof. *Günter Retzkow* von der Uni Darmstadt für einen Gastvortrag zur Entwicklung der Verkehrsplanung in der „alten“ Bundesrepublik zu gewinnen (er blieb die ganze Zeit bei uns!). *Lutz Krause* betätigte sich auf einer Stadtrundfahrt in altbewährter Art als Stadtführer. Neben den Fachthemen tauschten wir uns z. B. auch aus über Lücken und Tücken z. B. bei der Durchsetzung von Rentenansprüchen oder bei der Anerkennung von Abschlüssen an Hoch- und Fachschulen der DDR.

Es kamen in der Folge regelmäßig weitere Treffen zustande. Dabei nahm die Besichtigung bereits neu errichteter Stadtquartiere, Erholungsgebiete und Verkehrsbauten einen zunehmenden Zeitanteil in Anspruch. Und nicht zuletzt besichtigten wir zahlreiche rekonstruierte Kirchenbauten, auch die wieder aufgebaute Frauenkirche in Dresden und andere Kulturstätten. Wir trafen uns 2003 in Leipzig, 2006 in Dresden und 2008 in Magdeburg. Dann folgten 2011 Chemnitz, 2014 Berlin (Bustour mit *Lutz Krause* und als vortragender Gast Prof. *Retzko (Darmstadt).* Schließlich 2016 das bisher letzte Treffen in Cottbus. Auf der Cottbuser Zusammenkunft überlegten wir gemeinsam mit dem Vertreter des IRS Erkner, Herrn Dr. *Kai Drewes*, wie wir das Bemühen seines Instituts um die Analyse des Wirkens der Verkehrsplaner in der DDR unterstützen könnten. Daraus resultierten einige fruchtbare Arbeitsbeziehungen zu dem IRS und die Überlassung von Archivalien. Dann war wohl endgültig Schluss mit derartigen Zusammenkünften, da die Teilnehmerzahl und deren Kondition leider immer geringer geworden war. Im Hinterkopf rumort noch immer die Idee von einer Runde in Berlin...

Nun erst mal noch zu den „Nachwende-Treffen.“ Mit dem geselligen Wiedersehen waren immer auch Besichtigungen der jeweiligen Sehenswürdigkeiten

der Gastgeberstadt, aber auch neuerer Verkehrsbauten, Fachexkursionen in der Gastgeberstadt und in ihrem Umland als auch Vorträge verbunden. Von diesen Treffen habe ich selber vier Veranstaltungen organisiert. Eine große Last übernahmen im zunehmenden Maße unser Benjamin *Gert Schmidtko* aus dem früheren BfV des Bezirkes Magdeburg (Inhaber der Burger Unternehmergesellschaft/UG, seinem Reisebüo) und *Lutz Krause* (ehemals Bauakademie) als immer wieder faszinierendem „Stadtführer". Beiden sei hier herzlich gedankt.

Neben den Büroleitern oder einigen ihrer früheren Stellvertreter und einigen Kollegen aus dem ehemaligen MfV konnten wir bei diesen Treffen meist viele Gäste begrüßen, so u.a. die Professoren *Kurt Ackermann*[55] vom BfV Leipzig-Stadt (1980 als Dozent zur TU Dresden), *Hans Glißmeier*, *Ernst Schöppe*, *Werner Voigt* sowie die Kollegen Dr. *Erhard Socke* (der 1988 als Dozent zur Fachschule für Verkehrstechnik gegangen war) und OKR Dr.-Ing. *Ulrich Böhme. A*us dem Westen konnten wir sogar mal die Professoren *Retzkow* aus Darmstadt und *Harder* aus Hannover begrüßen. Weitere Gäste waren wiederholt *Heinz Gläser*, *Lutz Krause*, *Hartwig Martin* und Dr. *Ulrich Rabe*. Was ich immer sehr bedauert habe, ist die strikte Ablehnung seitens Prof. Dr. *Hermann Saitz*, an diesen Treffen teilzunehmen.

Zu seinem 80. Geburtstag lud *HWS* im Juli 2004 diesen Kreis ehemaliger Teilnehmer der Büroleitertagungen zu einer unvergesslichen Feier gemeinsam mit seiner Familie und alten Weggefährten aus dem MfV nach Berlin-Karlshorst ein. Ich erfüllte gern seinen Wunsch, diese Feier zu organisieren. Gäste waren u. a. auch an diesem Tag Prof. *Retzkow*, Prof. *Harder* sowie OKR Dr. *Ulrich Böhme* und sogar ,der sonst nicht präsente Prof. *Hermann Saitz*. Wir Büroleiter überreichten dem Jubilar eine kleine Kopie von *Schadows* Doppelstandbild der *Prinzessinnen Luise und Friederike von Preußen*. Diese „Mädels" liebte *Hans Werner* so, dass er ihnen einen besonderen Platz in seinem Wohnzimmer zuwies. Einige Gratulanten schenkten ihm eine Spenden-Uhr für den Wiederaufbau der Dresdener Frauenkirche[56]. Wie alle diese Zusammenkünfte hat *Heinz Gläser* auch die Geburtstagsfeier auf stimmungsvollen Fotos dokumentiert.

Nicht zu übersehen war, dass der Teilnehmerkreis an den Treffen von Mal zu Mal kleiner wurde. Was bleibt, sind die Erinnerungen. Mir scheint dafür ein Zitat von *Thomas Mann* aus den „Buddenbrooks" sehr treffend:

> „Man erinnert sich dieser oder jener Person, man denkt nach, wie es ihr gehen mag, und plötzlich fällt einem ein, dass sie nicht mehr auf dem Trottoir umher spaziert, dass ihre Stimme nicht mehr in dem allgemeinen

55 Prof. *Kurt Ackermann* und Prof. *Ernst Schöppe* erhielten erst in der Bundesrepublik ihre Professuren an der TU Dresden. In der DDR hatten sie als parteilose kaum eine Chance. Das gilt ebenso für Prof. *Günter Förschner*, Prof. *Dieter Lohse*, wie auch Prof. *Hermann H. Saitz*, der nun an der TU Dresden zum Honorarprofessor berufen wurde.

56 Es war mir eine besondere Ehre und ich war über diese Geste sehr gerührt, als mir Hans Werner diese Uhr zum endgültigen Abschied aus seinem Krankenbett heraus als Andenken überreichte. .

Stimmenkonzert mitklingt, sondern dass sie einfach für immer vom Schauplatz verschwunden ist und irgendwo draußen vorm Tore unter der Erde liegt."

Ja so ist es, leider.

Aus dem Kreis der MfV-Mitarbeiter, mit denen die Büroleitertagungen in Verbindung standen, sind nicht mehr unter den Lebenden (Stand Februar 2016):

Heinz Gläser, *Fritz Müller*, *Wilfried Müller*, *Wolfram Pätzold*, *Hans Werner Schleife* und *Klaus Trembich*.

Von den Büroleitern sind leider schon verstorben[57]:

Kurt Ackermann (Leipzig S), *Dieter Breternitz* (Potsdam), *Joachim Dressler* (Gera B), Wolfgang Grahl (Leipzig B), *Werner Günter* (Chemnitz B), *Helmut Heischel* (Erfurt B), *Rolf Hörnig* (Halle S), *Volker König* (Rostock S), *Frieder Lenken* (Berlin), *Klaus Sämann* (Plauen), *Willi Schmid*t (Neubrandenburg), *Klaus-Dieter Schölermann* (Rostock B), *Manfred Weiss* (Halle B), *Kurt Wolff* (Rostock S). Es ist zu fürchten, dass diese Aufzählung nicht mehr aktuell sein könnte.

Und aus dem Kreis der häufigen oder ständigen Gäste leben nicht mehr: *Günter Förschner*, *Hans Glißmeier*, *Günter Jacob*, *Hartwig Martin* und *Ernst Pfrogner*.

Hatten wir denn in der DDR Zugang zu internationalem Wissen?

Jetzt also ein ganz anderes Thema und dazu wieder mal zurück in die alte DDR! Sich mit dem Wissensstand der Stadt- und Regionalplanung im Westen und der dortigen Verkehrsplanung vertraut zu machen, wurde dadurch erschwert, dass der Zugang zu entsprechender Literatur recht umständlich, wenn auch nicht ausgeschlossen war. Fachbücher und Zeitschriften aus dem *Nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet* (dem NSW) waren lediglich in wenigen, *kontingentierten* Stücken vorhanden und i.d.R. nur über ein System der Fernleihe, verbunden mit entsprechenden Wartezeiten, Ausleihfristen und Kosten, zugänglich. (Hatte man dann eine Quelle zur Hand, musste man das Buch oder einen Artikel mühevoll konspektieren, der Rückgabetermin drängte und Kopien konnte man sich ja noch nicht so einfach und bezahlbar anfertigen. Filmkopien – die sogen. Mikrofiches – zu lesen, war eine unzumutbare Qual für die Augen). Mit einiger Phantasie und Geduld war es bei entsprechendem Wissensdrang aber letztlich doch möglich, sich mit westlicher Fachliteratur zu befassen.

57 Es ist zu befürchten, dass diese Aufzählung nicht mehr stimmt und einer ständigen Korrektur bedürfte. Es würe schon gut, wenn sich jemand um die Laufendhaltiung dieser Namenslisten bemühen würde

Der persönliche Kontakt mit Fachkollegen aus dem Westen oder das Studium von Verkehrslösungen vor Ort im kapitalistischen Ausland waren den allermeisten Fachkollegen nach dem Bau der Mauer so gut wie unmöglich. (Umso größer war meine Freude, nach der Vereinigung, so manchen mir aus der Fachliteratur bekannten Fachmann und Wissenschaftler und dessen Verkehrslösungen persönlich kennenzulernen.)

Stätten des begrenzten Austausches von Informationen und wissenschaftlichen Erkenntnissen waren in diesen Jahren die international immer gut besuchten **Verkehrswissenschaftlichen Tage an der HfV Dresden** (die ich wohl in meiner Bürozeit durchweg alle besucht habe) und für eine auserlesene Handvoll von Verkehrsplanern und -wissenschaftlern die eher intimen und nahezu tabulosen Tagungen des **Ungarischen Verkehrswissenschaftlichen Vereins in Budapest**, wo die Ausführungen westlicher Fachkollegen von den Teilnehmern aus dem Osten mit besonderem Interesse verfolgt worden sind. Die ausgesuchten Delegierten aus der DDR wurden immer argwöhnisch von den „Organen" (oder wer waren deren Zuträger?) beobachtet, ob sie sich auch einer solchen Dienstreise als ideologisch gewachsen erweisen würden. Über diese Begegnungen wurde allerdings anschließend regelmäßig, ausführlich und mit gebotener Vorsicht in der Fachpresse berichtet[58] – und von dem „Delegationsleiter" freilich auch jenen gewissen Organen. Ich durfte nur einmal über die Kammer der Technik an einer solchen Budapester Tagung teilnehmen[59]. Einen vorbereiteten und vom MfV bereits abgesegneten Vortrag über die Verlegung von Verkehrstrassen in der Lausitz als Folge des Bergbaus zu halten, verbot mir in letzter Minute leider der „Delegationsleiter" Dr. *Heinz Engelmann* vom ZFIV entgegen unserer vorherigen Absprache! Er befürchtete ein „Dramatisieren" der Bergbaufolgen für die Ökologie in der DDR vor den anwesenden Ausländern.

Publikationen zur Verkehrsplanung in der DDR

Zur Theorie und Praxis der Verkehrsplanung in der DDR existiert ein umfangreiches Schrifttum. In den Anfangsjahren wurde über verkehrsplanerische Fragen in einer Beilage „Verkehrsplanung" der Zeitschrift „Bauplanung und Bautechnik" veröffentlicht. Später hauptsächlich in den Zeitschriften „DDR-Verkehr", „Die Straße", in wissenschaftlichen Zeitschriften der TU Dresden und der HfV Dresden, in der Schriftenreihe „Wissenschaft und Technik im Straßenwesen", teilweise auch in den Zeitschriften „Architektur der DDR", „DET – Die

58 Als Beispiel will ich nennen: *Saitz* und *Kabus* in Die Straße, Heft 2/85 „Trennung oder Mischung der Verkehrsarten im Straßenraum". Wir berichteten über einen damals in Budapest diskutierten neuen verkehrsorganisatorischen Ansatz.

59 Reichte denn die kontingentierte Geldsumme? Erst mal erhielt ich von der delegierenden KdT Dienstreisekosten in Forint. Außerdem schickte mich die Passstelle der VP in Cottbus mit den notwendigen Papieren zur Staatsbank. Dort tauschte ich die Höchstmenge um. Und in Budapest konnte man mit einigem Glück auf dem Flughafen nur mit dem Personalausweis offiziell Ost-Mark gegen ungarisches Geld tauschen. Es reichte jedenfalls aus; ob es ganz sauber war, darf man bezweifeln.

Eisenbahntechnik“ und für eine breitere Öffentlichkeit in dem populären Autofahrer-Monatsheft „Der Straßenverkehr“.

Es dürfte kaum eine Monatsausgabe gerade des „DDR-Verkehr“ ohne einen Beitrag aus einem der BfV erschienen sein.

In meiner Zeit als Büroleiter habe ich 33 Publikationen zu verschiedenen Themen und mit unterschiedlichem Umfang geschrieben – mitunter auch gemeinsam mit Fachkollegen, beispielsweise mit *Hubert Heider*, *Karl-Heinz Helbig* und *Heinz Noack* oder mit *Werner Siemers* und *Hans Christof Speck*. Dies auch mit Kollegen aus anderen Bezirken oder aus dem KdT-Fachausschuss „Regionale Verkehrsplanung“. Neben den eben genannten Zeitschriften schrieb ich auch gern für die „Verwaltungsorganisation“, um mit unseren Anliegen Mitarbeiter bei den Räten der Bezirke, Kreise, Städte und Gemeinden zu erreichen. Also die Beschäftigten der „örtlichen Organe“. Das waren kaum große Neuigkeiten, eher der Versuch, aktuelle Anliegen, Probleme und Ergebnisse der Verkehrsplanung einem größeren Leserkreis nahe zu bringen.

Kritische Töne waren in den Fachzeitschriften selten, man durfte ja „dem Gegner keine Munition liefern“. Ich habe selbst auch nur in zwei Artikeln kritisch auf Autoren reagiert. Einmal wandten Dr. *Manfred Gericke* aus meinem KdT-Fachausschuss und ich uns gegen einen Artikel von einer Frau *Minajewa*, einer russischen Autorin, zur Verkehrsmodellierung. Wir haben von ihr dann allerdings nichts mehr gehört. Im anderen Falle setzten *Hermann Saitz*, *Erhard Socke* und ich uns mit einer Polemik des Frankfurter Stadtarchitekten, Dr. *Vogler*, zum Zusammenspiel von Stadtplanung und Verkehrsplanung auseinander.

Vier meiner eingereichten Manuskripte sind nicht veröffentlicht worden. Die Ursachen dafür mögen hier unkommentiert bleiben, jedoch nicht uninteressant sein: Ein Manuskript war ein zu „unkritischer“ und „polenfreundlicher“ Bericht über die KdT- Exkursion, die *Matthias Koch* vom ZFIV und mich 1985 in das politisch durchgerüttelte Polen führte. Der Kommentar: „Sollen wir etwa von den Polen lernen?“

Ein anderer Flop war das vom transpress-Verlag bestellte und seit langer Zeit vertraglich (!) abgesicherte Manuskript für ein „Handbuch Straßenplanung“. Das Herausgeberkollektiv umfasste *Siegfried Fröhlich*, Dr. *Fritz Kabus*, Dr. *Rudolph Pitloun* und Dr. *Axel Rackow*. Für den Teil „Verkehrsplanung“ hatten sch die Herren Dr. *Ackermann*, Dr. *Kabus*, *Krämer*, Dr. *v. Kurnatowski* und Prof. Dr. *Weise* zur Mitarbeit bereit erklärt. Das 1980 fix und fertige und vom Verlag bereits angenommene Manuskript wurde mit einem Druckverbot von der Abteilung Transport- und Nachrichtenwesen des „Großen Hauses“ (also des ZK) belegt. Nach Aussage des Mitherausgebers *Pitloun* hieß es in der ausdrücklich politisch motivierten schriftlichen Begründung: „Wir bauen in der DDR keine neuen Straßen und *dafür* (sic!) brauchen wir kein Handbuch“. Erst nach der „Wende“ sind wenige Abschnitte dieses Buches, die eine gewisse Aktualität

hatten, noch schnell verlegt worden und sofort in der neuen bundesrepublikanischen Papierflut untergegangen.

Das dritte von mir eingereichte und prompt abgelehnte Manuskript war der Propagierung der Gleitzeit-Methode zur Entzerrung der Spitzen im Berufs- und Schülerverkehr gewidmet und enthielt dazu noch Vorschläge zur flexibleren Festsetzung der Schulferien in der DDR. In einer Stellungnahme des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB) hieß es, damit wäre eine Besserstellung der Angestellten gegenüber der *Arbeiterklasse* verbunden und würde die Arbeiter unnötig verärgern. Das Ministerium für Volksbildungs ließ den Verlag wissen, dass eine nach Bezirken vorgenommene Staffelung der Ferien für den Abbau von Spitzenbelastungen im Ferienreiseverkehr und bei den Ferienplätzen *selbstredend nicht in Frage* käme. Also: Derartige Gedanken könne man natürlich nicht öffentlich zur Debatte stellen. Schon das reichte als Begründung, das Manuskript und damit jede öffentliche Diskussion darüber abzulehnen !

Was noch in früheren Veröffentlichungen auffällt

Was in früheren Publikationen fast durchweg vorkam und heute natürlich peinlich auffällt, ist deren häufig ideologisch geprägter Auftakt und der aufgepfropfte Bezug auf die *Klassiker des Marxismus-Leninismus* oder die *neuesten Beschlüsse der Partei*. Dies diente meist als Untermauerung der Notwendigkeit und Dringlichkeit der behandelten Problematik gegenüber bestimmten Stellen. Mit dieser Methode wollte man ja doch schlicht nur einem Aufsatz zur Veröffentlichung verhelfen.

Eine kritische Auseinandersetzung mit den Grundfragen der *Verkehrspolitik* fand in Veröffentlichungen bestenfalls „zwischen den Zeilen“ statt; eine sogenannte „Fehlerdiskussion“ war weder erwünscht noch erlaubt. Politisch gerade nicht in die Linie passende Manuskripte sind dann gar nicht erst zur Veröffentlichung angenommen worden.

Im „Amtsdeutsch“ und im fachlichen Sprachgebrauch hatten sich mit zunehmender Abschottung und „Abgrenzungspolitik“ semantische Besonderheiten und Unterschiede zwischen Ost und West herausgebildet, so auch in der Fachliteratur. Ganz bewusst sollten bestimmte im Westen gebräuchliche Termini vermieden werden, um nicht in den Geruch zu geraten, einer „Konvergenztheorie“ anzuhängen. Und in der Tat waren viele der mit diesen Begriffen bezeichneten Sachverhalte nun wirklich nicht zu 100 % deckungsgleich. Typische Beispiele waren die verkrampften und letztlich erfolglosen Bemühungen, den Begriff *Infrastruktur* durch *Basisstruktur* oder gar durch das Wortungetüm *materiell-technische Territorialstruktur* zu verdrängen oder die Benutzung des Begriffs *Territorialplanung* anstelle der westlichen *Raumplanung*. Aber auch einfache technische Sachverhalte wurden unterschiedlich bezeichnet: Zum Beispiel *Fahrspur/Fahrstreifen*, *Schutzplanke/Leitplanke* oder *Lichtsignal- und*

Lichtzeichenanlage. Die westliche *Computertechnik* sollten wir als *Mikrorechentechnik* bezeichnen usw. usf. Nach der Wiedervereinigung führten derart unterschiedliche Begriffe und semantische Eigenheiten der beiden deutschen Staaten anfänglich zu leichten Schwierigkeiten der Verständigung und mitunter zum Schmunzeln.

Veröffentlichungen ostdeutscher Autoren in westlichen Zeitschriften, aber auch solche von westdeutschen Autoren in den DDR-Medien, waren so gut wie ausgeschlossen. Es fällt übrigens bei summarischer Betrachtung vieler wissenschaftlicher Arbeiten und Publikationen auf, dass DDR-Autoren als Quellen oft umfänglich auch auf *Westliteratur* verwiesen haben, während dies in der anderen Richtung äußerst selten zu beobachten war. Ich habe mal in meiner Dissertationsschrift nachgezählt: Von 239 Quellen sind 46 westdeutsche/angloamerikanische, dagegen nur 16 osteuropäische Titel aufgeführt.

Hier füge ich zwei heitere Episoden der Nach-Wende-Zeit ein. Die eine: Ich wurde 1991 für mehrere Monate als Referatsleiter Straßenbau zum Brandenburger Verkehrsministerium nach Potsdam „vorerst befristet“ abgeordnet, nachdem der Vorgänger Knall und Fall seinen Stuhl verlassen musste, weil … Als sich zum Ende dieser Zeit der „Richtige Beamte“ aus NRW bei mir als der neue Referatsleiter vorstellte, konnte ich ihm zu seinem heftigen Erstaunen auf den Kopf zusagen, dass ich seine in der RWTH Aachen vor Jahren verteidigte Dissertation gelesen hätte und breitete vor ihm sein Thema im Einzelnen aus. Ich hatte ja sogar weiterführende Untersuchungen zur gleichen Thematik in einem Aufsatz in der „Straße“ zur „Berücksichtigung des verkehrsbezirks-internen Verkehrs bei verkehrsplanerischen Berechnungen“ mit entsprechender Quellenangabe veröffentlicht. Diese Ergänzung seiner Ideen kannte er freilich nicht und sie erzeugte ungläubiges Staunen auf seiner Seite. Die andere, jedoch positive, Episode: Westberliner Fachkollegen erzählten mir, dass ihnen mein Name geläufig sei, da sie früher oft Veröffentlichungen von mir in der „Straße“ und im „DDR-Verkehr“ gelesen hätten. Da nun aber war ich verblüfft. Vor nun über 20 Jahren habe Ich mich ziemlich breit über die *Verkehrsplanung in der DDR* ausgelassen (ohne dass ich dafür besonders prädestiniert gewesen wäre – aber ich sagte mir: Lieber ich als niemand). Eine Antwort auf die Frage nach der *Existenz einer eigenständigen Verkehrsplanung in der DDR* kam dabei jedoch zu kurz weg, wenngleich ich deren Existenz prinzipiell bejahe. Dieses Thema weiter auszuführen, hätte meine Kraft und erst recht meine Kompetenz weit überschritten. Gleichwohl könnte man zugespitzt fragen: Gab es überhaupt eine weitgehend eigene Philosophie der (sozialistischen) Verkehrsplanung in der DDR oder darüber hinaus in den RGW- Ländern? Gab es selbst entwickelte Methoden und Instrumente? Oder waren das alles Entwicklungen aus der Abschottung heraus? Oder war es einfach notwendig, westliches Wissen und die Erfahrungen aus Ländern mit einem Vorsprung in der Motorisierung auf die Bedingungen der DDR zuzuschneiden?

Es wäre sicher interessant, ausgehend von den internationalen Wurzeln der Verkehrsplanung zu fragen, welche weiterführenden DDR-eigenen Entwicklungen stattgefunden haben und welche Persönlichkeiten daran maßgeblich beteiligt waren. Haben wir direkt auf angloamerikanische Quellen zurückgegriffen? Welche Wirkungen gingen von den Westdeutschen *Korte*, *Leibbrand*, *Mäcke, Retzko* und anderen aus? Welchen Einfluss hatten Arbeiten von den Ostdeutschen *Christfreund*, *Dechandt*, *Kutza*, *Liebmann*? Wie wirkten die Arbeiten von *Ackermann Böhme*, *Förschner*, *Lohse*, *Schnabel*, *Voigt* u.a. in die verkehrsplanerische Praxis in der BRD hinein? Welche Rolle spielten *Ackermann*, *Glißmeyer*, *Saitz*, *Schleife*, *Siemers*, *Wiehler/Weise* als „Vorreiter"? Fragen über Fragen. Und welche weiteren Persönlichkeiten wären zu würdigen? Wie war ferner der wissenschaftliche Anteil von Verkehrshochschule und TH Dresden, der Hochschule für Bauwesen Cottbus, der Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen oder des ZFIV? *Hermann Saitz* hat 1987 den Versuch einer diesbezüglichen Erhebung unter Wissenschaftlern und Praktikern (eingeschlossen die BfV) gestartet. Leider war das Echo dürftig und er legte das Thema auf Eis. Vielleicht greift das noch mal jemand auf?

Eine kleine Handbibliothek

In Cottbus hatten wir keine öffentliche Bibliothek mit für uns relevanter Fachliteratur. Die dortige Ingenieurhochschule für Bauwesen hatte sich u.a. dem Straßenentwurf und -bau verschrieben. Mit Verkehrsplanung hatte sie nichts im Sinn. Deshalb haben wir im Laufe der Jahre selber einen ganz guten Bestand an Büchern, Regelwerken und Periodika im Büro zusammengetragen. Wir hatten neben den DDR-Quellen sogar als *Kontingentliteratur* die Zeitschriften „Straße und Autobahn", die „Straßenverkehrstechnik" und die „DET – Deutsche Eisenbahntechnik" im Abonnement. Die Neuzugänge an Zeitschriften haben wir den Kollegen umgehend in Umlaufmappen zur Kenntnis gegeben.

Ein kurzes Resümee der fachlichen Tätigkeit in den BfV

Wir DDR-Verkehrsplaner waren bemüht, in der praktischen Tätigkeit eine verantwortungsbewusste und nachvollziehbare Analyse und Prognose des Verkehrsgeschehens vorzunehmen und die notwendigen planerischen Vorarbeiten für eine zukunftsträchtige Gestaltung der Verkehrssysteme, -netze und -anlagen zu leisten. Und dies begleiteten wir konsultativ oft bis hin zur Phase der Verwirklichung unserer Vorstellungen. Dies dürfte alles in allem ganz gut gelungen sein.

Freilich stieß die Umsetzung von Planungen in konkrete Maßnahmen in der DDR auf enge, von Politik und Wirtschaftskraft gesetzte Grenzen. Wir hofften, mitunter auch mit „kleinen Schritten", die halt irgendwie mit Verkehr und seiner rationellen Gestaltung zu tun hatten, unsere Ziele zu erreichen. Dabei bemüh-

ten wir uns, das „Planungsfeld Verkehr“ als Gesamtsystem zu betrachten und bei unseren Lösungsvorschlägen schon auf eine Minimierung des Verkehrsbedarfs durch entsprechende Siedlungs- und Stadtstrukturen hinzuwirken und Einfluss zu nehmen auf eine sinnvolle Aufteilung des Verkehrsbedarfs auf die Verkehrsarten. Im nächsten Schritt wollten wir durch eine entsprechende Gestaltung der Verkehrswege und -anlagen – verbunden mit einer intelligenten Verkehrsorganisation – einen rationellen, umweltschonenden und möglichst sicheren Verkehrsablauf gewährleisten.

Unser Bestreben war da besonders auch der *Flächenfreihaltung* für perspektivische Verkehrsbauten gewidmet. Oft genug verstanden wir unter Verkehrsplanung auch Arbeiten „für bessere Zeiten“, die schließlich für unser Metier doch noch gekommen sind. Wenn auch auf andere Weise, als wir das früher je gedacht hätten …

Eine große Zahl von damaligen Veröffentlichungen in Fachzeitschriften macht dieses planerische Anliegen deutlich. Nach den verbreiteten, allgemeinen Wegwerf-Aktionen nach der Wende dürften jedoch diese Zeitschriften kaum noch irgendwo komplett zu finden sein und das historische Interesse hält sich nach über 30 Jahren in Grenzen. Komplette Sammlungen des „DDR-Verkehr“ und der „Architektur der DDR“ wurden übrigens vom IRS in Erkner übernommen.

Leider sind in den allgemeinen Turbulenzen von Wende und Wiedervereinigung nur in wenigen Büros die Arbeitsunterlagen selbst systematisch gesichtet, geordnet und archiviert worden. Einiges ist durch eine Sammelaktion ab 2015 gemeinsam mit dem IRS aus Privathand doch noch gerettet worden.

Noch etwas zu meiner Tätigkeit in der Zivilverteidigung

Anfang der 70er stellte man an mich als Genossen immer dringlicher die Forderung, der paramilitärischen *Kampfgruppe der Arbeiterklasse* beizutreten. Davor hatte ich, wie vor dem Wehrdienst überhaupt, als Kriegskind großen Bammel und eine prinzipielle Abneigung: Es wäre mir unvorstellbar gewesen, nach meinem persönlichen Erleben der Kriegs- und Nachkriegszeit auf Menschen zu schießen, erst recht nicht auf die eigenen Landsleute im Westen, unter Umständen gar auf die zahlreichen eigenen West-Verwandten. Um den Wehrdienst ist mein Jahrgang als einer der wenigen zum Glück völlig herumgekommen. Und nun etwa doch noch in die Kampfgruppe?

Da bot sich ein vergleichsweise kleineres Übel an, das war die Mitarbeit in der gerade im Aufbau befindlichen Zivilverteidigung (ZV), die den Katastrophenschutz einschloss. Da fügte es sich, dass der Referent Straßenwesen des Rates des Bezirkes *Knerich* im Spannungsfall und bei Katastrophen als Reserveoffizier der NVA gezogen worden wäre. In einer solchen Situation sollte ich auf Vorschlag meines Freundes *Werner Stille* (Sachbearbeiter für Zivilverteidi-

gung und Katastrophenschutz) an die Stelle dieses Kollegen treten. Daraufhin wurde ich in die fiktive Struktur der ZV beim Rat des Bezirkes eingebaut, dort verantwortlich gemacht für den Bereich Straßenwesen/Straßenverkehr und entsprechend geschult. Ich hätte in dieser Funktion auch *Aufgaben der militärischen und zivilen Verkehrs- und Transportsicherstellung* „am Schreibtisch“ zu bearbeiten gehabt.

Die Mitarbeit in der ZV umfasste bei Übungen die Erarbeitung von sogen. Einsatzdokumenten als Arbeitsgrundlage für den „Ernstfall“. Das waren u. a. Auskunftsunterlagen über die Straßen und Brücken sowie deren Schwachstellen sowie Projekte für ingenieurmäßige Verstärkungen und Reparaturen von Brücken oder für provisorische Flussquerungen. Dies sowohl für den militärischen als auch zivilen Bedarf.

In planmäßigen Stabsübungen haben wir im Schnitt zwei, drei Mal im Jahr auf der Basis von *Ausgangslagen* und überraschenden *Einlagen* Planspiele betrieben. Zusätzlich zu den Stabsübungen erfolgten noch unangemeldete kleinere Alarmübungen. Da wurde dann mit persönlichem Auftrag im Schneeballsystem die ganze Truppe versammelt, selbstverständlich mit konspirativer Geheimnistuerei.

Beängstigent ein Zitat von John F. Kennedy während der Kubakrise 1962:

„Mich beunruhigt nicht die erste Stufe (der Eskalation), sondern, dass beide Seiten die Eskalation bis zur vierten und fünften Stufe vorantreiben und dass wir zur sechsten aus dem einfachen Grund nicht übergehen können, weil niemand mehr da sein wird, um dies zu tun.“

In Stabsübungen wurden die wohl von allen Teilnehmern befürchteten Ernstfälle einer militärischen Eskalation zwischen Warschauer Pakt und NATO durchgespielt. Es war eine Horrorvorstellung, beide deutsche Staaten schlügen im Verein mit ihren Verbündeten aufeinander ein. Uns war durchaus bewusst, dass wir in der Realität mehrmals wirklich nicht allzu weit von solchen krisenhaften Situationen entfernt waren.

Meist gipfelten diese Planspiele in einem eigenen S*ieg.* Der Gegner wurde zurück geschlagen und auf seinem eigenen Territorium vernichtet. Was wohl alles von einer denkbaren Realität ziemlich weit entfernt war. Immerhin hatten wohl alle Beteiligten eine schreckliche Angst davor, diese Spielereien Deutsche gegen Deutsche könnten einmal Wirklichkeit werden. Ich entschuldigte meine ZV-Tätigkeit vor mir selber damit, im Falle sich zuspitzender Spannungen oder bei Katastrophen auch für die Bevölkerung etwas durchaus Notwendiges und Sinnvolles zu tun. Sichtbar will ich das am Beispiel einer Übung machen, bei der wir die Schrecken eines Dammbruchs des Spremberger Stausees und der daraus sich in Richtung Cottbus entwickelnden gewaltigen Flutwelle simulierten und u.a. auf dem Papier die Evakuierung der Cottbuser Bevölkerung in den betroffenen Stadtteilen übten. Übrigens: Bis zum Schluss war

ich Zivilist nicht in der Lage, die Dienstgrade der an den Übungen beteiligten Militärs korrekt auseinander zu halten. Das konnte durchaus peinlich werden.

Mein „schönstes ZV-Erlebnis“

1978 fand in einem ZV-Schulungsheim des MfV auf Rügen mit einem Teil der Bezirke eine Stabsübung des MfV statt. Auch Cottbus reiste mit einem Bus und etlichen LKW an. Nun sollte ich mit der *Gerlind Hertwig*, früher im BfV tätig, inzwischen linke Hand des Oberstleutnant a.D. *Werner Stille* Vorauskommando spielen und z.B. die Unterwegs-Verpflegung für die „Transportkolonne“ sichern.

Also fuhren wir zwei mit *Werners* Dienst-Dacia am Vortag los. Schon auf dem Berliner Ring und auf der Autobahn nach Prenzlau wunderten wir uns, dass alle 200, 300 m am Rande der Autobahn ein voll bewaffneter Posten stand. Das ging so auch nach dem Abzweig nach Wandlitz (*Honeckers* Route) weiter. Diese Kämpfer standen also vermutlich nicht wegen *Honecker* und erst recht nicht wegen uns dort. Noch vor Prenzlau wurden dann alle Fahrzeuge angehalten und ohne weiteren Kommentar auf ein abgeerntetes Feld dirigiert und dort abgestellt.

Wir hörten durch Flüsterpropaganda, dass die Autobahn und die Fernstraße für einen Konvoi zur Feier der vor kurzem aus dem All zurück gekehrten Kosmonauten *Sigmund Jähn* und *Valerij Bykowski* gesperrt worden seien, die wollten nach Anklam zur Einweihung eines *Lilienthal*-Denkmals. Bald schon nach nur reichlich zwei Stunden hörten wir aus der Ferne einen Jubel-Lautsprecher, der das Herannahen einer Kolonne ankündigte und zur allgemeinen Begeisterung animieren wollte. Die Kolonne brauste schon nach einer weiteren halben Stunde vorbei. Zum Jubeln kamen wir bei dem Tempo nicht. Dass jetzt etwa die Straße unverzüglich frei gegeben worden wäre? Weit gefehlt! Erst nach einer weiteren halben Stunde ging es dann so nach und nach weiter. Wie lange mag das Räumen des Feldes von den dort Wartenden gedauert haben? Irgendwann trafen wir nächtens (damals freilich ohne Navi) im ZV-Lager ein.

Die mehrtägige Übung verlief wie immer siegreich. Die zumeist in der SU ausgebildeten Offiziere taten sich auf der Siegesfeier hervor, Speck und Zwiebel mit Wodka – ohne mit der Wimper zu zucken – herunter zu spülen … Ich glaube, dass diese Feiern auch helfen sollten, die gerade erst theoretisch durchgespielten und unvorstellbar schrecklichen Ereignisse schnell wieder zu vergessen oder wenigstens erträglich erscheinen zu lassen.

Auf der Rückreise sollten wir als Vorhut die Verpflegung der später nachfolgenden Mannschaft in Ferdinandshof organisieren (natürlich war das alles schon seit Wochen abgeklärt, aber wir sollten eben *doppelt nähen*). Alles war in Ordnung. Wir aßen selber noch was zu Mittag und fuhren nach Erledigung

unseres Auftrages mit dem Pkw und einem reinen Gewissen weiter, wir wollten einfach endlich nach Hause.

Nichts ahnend wurde ich einige Tage später zu dem Abt.-Ltr. Verkehr *Hubert Heider* und seinem Mitarbeiter Werner Stille beordert und wurde niedergemacht. Grund: Wir hätten uns „unerlaubt von der Truppe entfernt“! Beim Militär grenze das an Desertion. Das habe künftig zu unterbleiben, sonst …

Wieder mit dem *Hubert* allein, entschuldigte er sich bei mir für seinen barschen Ton!„Musste doch verstehen...“

Mein „zweitschönstes ZV-Erlebnis“

Lernen, lernen und nochmals lernen. Diese *Leninsche Weisheit* galt auch für die ZV. So um 1986 herum sollte ich zu einem einwöchigen ZV-Lehrgang in die ZV-Schulungsstätte des MfV am Kleinköriser See. Bei dem Frühlingswetter also eine Woche Urlaub? Nach dem Beziehen der Quartiere und einem ordentlichen Frühstück folgte gleich der erste *Lehrfilm über die schlimmen Pläne der Nato*. Mitten in die Vorführung platzte mit Uffz.-stimme jemand herein: „Der Lehrgangsteilnehmer *Kabus* sofort zum Direktor!!!“ O Gott, was denn nun, ist was Schlimmes zu Hause oder im Büro? Es stellte sich heraus, daß mein eigener Geheimhaltungsgrad nicht mit dem Aufdruck auf meinem Diensttagebuch übereinstimmte. Der Direktor machte mir klar, dass ich zu seinem Bedauern das Schulungsobjekt sofort verlassen müsse. Mit anderen Worten bedeutete das: Ich sei ja korrekt zur Geheimhaltung verpflichtet, jedoch mein Tagebuch habe gemäß Stempel einen zu niedrigen Geheimhaltungsgrad! Freilich wäre über mein „unzuverlässiges“ Tagebuch ein Geheimnisv*errat durcha*us denkbar gewesen. Fiele es nämlich in falsche Hände, was dann??? Ich jedenfalls packte schnell mit großem Bedauern umgehend meinen Koffer und fuhr fröhlich nach Hause. Mein Dresdner Amtsbruder *Götz Schwerg* „durfte“ bleiben.

Werner Stille bricht mir zusammen

Mit *Werner Stille* hatte ich mich ziemlich angefreundet. Er war für einen Militär überraschend gut gebildet, allgemein interessiert und überhaupt nicht ideologisch verbohrt, eher sehr kritisch eingestellt. Wir hatten miteinander viele, sehr offene Gespräche, in denen wir uns über die Schwächen und Widersprüche der Politik von Partei und Regierung austauschten. Wie so viele Funktionäre und Offiziere war er leider starker Kettenraucher und hatte wohl auch mit dem Alkohol seine Probleme.

Anfang der 80er kamen *Werner Stille* und ich mit dem Auto von einer Dienstreise zurück. Zwischen Spremberg und Cottbus bekam *Werner* eine heftige Herzattacke. Zum Glück konnte er noch an den Straßenrand fahren. Was sollte ich nur tun? Kaum Verkehr auf der Straße und weit und breit kein Telefon.

Ich übernahm das Steuer und fuhr eiligst nach Cottbus und lieferte ihn in das Krankenhaus ein. Sobald ich hörte, dass keine akute Gefahr mehr drohte, fuhr ich erst mal zu seiner Familie und berichtete dort über den Vorfall. Dann wurden sofort die notwendigsten Utensilien zusammen gepackt, Frau Stille und ich fuhren schnell wieder in das Krankenhaus. Diesmal ging es gerade noch gut. Wenige Jahre später überstand er leider mit gerade mal 50 einen weiteren Herzinfarkt nicht mehr.

Die letzte ZV-Aktion

Im September 1989 fuhr ich zu einer planmäßigen Schulung irgendwo im Kreis Lübben. Dort machte das Gerücht die Runde, im Kreis Guben habe man auf eine Fernstraße mit weißer Farbe groß und dick *Neues Forum* geschrieben. Und der Straßenmeister war so pfiffig, das mit Bitumen zu übermalen. Und was stand dann schwarz auf grau zu lesen? Immer noch *Neues Forum*! Einige äußerten forsch: „Reinhalten in dieses Gesocks!“ – sprich: reinballern. Zum Glück war erstens die ZV nicht bewaffnet. Und zweitens gehörte auch die Truppe wenige Wochen danach zu den militärischen und paramilitärischen Verbänden, die zur Rettung der morschen DDR keine Hand gerührt haben.

Wettbewerbe und Auszeichnungen

Wo der Glaube an die Zukunft nach und nach zerbröselt und der materielle Anreiz fehlt, müssen Orden und Ehrenzeichen her. Hier will ich die mal für mich aufzählen, nicht weil ich besonders stolz darauf wäre, sondern um diesen DDR-typischen Unfug zu veranschaulichen. Abgelehnt hat natürlich niemand eine solche Auszeichnung, denn meist hing da noch eine Geldprämie daran. Ich glaube, so etwa sechsmal den *Kochgeschirrorden* „Aktivist der sozialistischen Arbeit“ bekommen zu haben. Zigmal mit meinen Kollegen die kollektive Auszeichnung „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ sowie die ebenso kollektive „Medaille für ausgezeichnete Leistungen im Wettbewerb“. Bei Auszeichnungen und Prämien siegte oft die Antwort auf die Frage „Wer ist denn eigentlich diesmal dran?“ Ein ziemlicher Krampf war der jährliche Wettbewerb aller Kollegen um das „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“. Sicher war darunter auch so manche angenehme gemeinschaftliche Veranstaltung mit den Partnern und Kindern. Nur, die hätten wir sicher auch ohne “Wettbewerb“ organisiert.

Das Cottbuser Büro hat sich über alle Jahre hin besonders mit den vom Bergbau hervorgerufenen, gewaltigen Problemen für das Verkehrswesen im Bezirk befasst. Dafür bekam ich die eher seltenen Auszeichnungen „Verdienter Aktivist“ und die „Verdienstmedaille der DDR“ mit jeweils ansehnlichen Prämien von der „Landesmutter“ *Uschkamp* überreicht. Damals freute ich mich über derartige Anerkennungen für das Wirken unseres Büros, heute könnte man freilich derartige Medaillen auf Trödelmärkten in Massen und für wenig Geld haben.

Meine Arbeit in der KdT

Hier will ich einige Worte über meine KdT- Arbeit einschieben. Denn die Arbeit in der Kammer der Technik (KdT) hat mir viele fachlichen Anregungen gegeben und Freude bereitet. Allerdings hat sie auch viel Freizeit beansprucht.

Mitglied der Kammer war ich von 1960 bis 1990.

Ich war ab etwa 1975 fünf Jahre lang Vorsitzender der *„Bezirksfachsektion Verkehr Cottbus“*. Anschließend war ich dann über 15 Jahre Vorsitzender des republikweiten *Fachausschusses (FA) Regionale Verkehrsplanung* in der *Fachgruppe Personenfern- und -regionalverkehr*. Die war wiederum Teil der *Wissenschaftlichen Sektion Personenbeförderung* des *Fachverbandes Fahrzeugbau und Verkehr* (länger geht's nicht, das passt auf keine Visitenkarte!). Bis zu der Selbstauflösung der Wissenschaftlichen Sektion Ende 1989 war ich automatisch Mitglied ihres Vorstandes.

In dem FA Regionale Verkehrsplanung[60] hatten sich interessierte Fachleute aus einigen BfV, aus dem Zentralen Forschungsinstitut für Verkehrswesen (ZFIV), der HfV, und dem Institut für Geografie in Leipzig zusammen gefunden. Mitglieder des etwa 15 Fachkollegen umfassenden FA waren u.a. Dr. *Manfred Gericke*, *Matthias Koch*, Dr. *Thomas Koker*, *Brigitte Möhler*, *Willi Schmidt*, Dr. *Hermann Spehr*, und *Petra Juliane Wagner*.

Wir bereiteten im Fachausschuss mehrere gut besuchte, öffentliche und republikweite **Fachtagungen** vor und führten sie alle unter meiner Leitung mit erfreulichem Echo in der Fachwelt durch. Die Teilnehmer kamen nicht nur aus der Verkehrsplanung, sondern vertraten auch Regional- und Stadtplanung, Landschaftsgestaltung u.a.m.

Das waren:

1. 1975 eine öffentliche Problemberatung „Zur wirksamen Flächenfreihaltung für künftige Verkehrsanlagen“ mit dem Ziel der Einführung eines Planungskatasters für Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur als Muster auch für die BfV anderer Bezirke und Städte.

2. folgte 1977 eine öffentliche Fachtagung der „Bergbaubezirke“ unter Beteiligung von Bergbauspezialisten, Geologen und Landschafts-Planern zu dem Thema „Veränderungen an den Verkehrswegenetzen als Folge des Braunkohlenbergbaus“ und

3. Im Jahr 1981 eine öffentliche Fachtagung zu „Aufgaben der weiteren Gestaltung des Personenfern- und -regionalverkehrs“.

---

60 Unser Fachausschuss (FA) war ein Pendant zu *Sprangers* FA Stadtverkehr im Rahmen einer KdT-Gliederung des Bauwesens, ich weiß nicht mehr, wie dieser exakt hieß. Dieser FA hatte wegen der engen inhaltlichen Bindungen an Städtebau und Stadtplanung sicherlich eine größere Ausstrahlung als wir.

Die Hauptlast der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung in der Fachpresse lag wohl bei mir als dem Vorsitzenden, wenn auch der eine oder der andere aus dem FA sich sehr aktiv eingebracht hat. Wofür ihnen allen mein Dank gebührt.

Über die KdT kam ich zu einigen der begehrten **Auslands-Dienstreisen**. Im Jahr 1984 konnte ich in Budapest an einer Jahrestagung des dortigen Verkehrswissenschaftlichen Vereins teilnehmen und vorsichtig Kontakte zu westdeutschen und Fachleuten anderer Länder anknüpfen. Darüber steht schon an anderer Stelle dieses Berichts mehr.

Eine weitere Reise führte mich mit Kollegen *Eberhard Theurer* vom MfV in das nordböhmische Braunkohlengebiet. Der Eindruck von der Zerstörung der Landschaft, von der Verödung vieler Gemeinden und der Zerstörung der Wälder durch die enorme Luftverschmutzung war niederschmetternd – obwohl ich ja aus der Lausitz schon einiges gewöhnt war. Die kesselartige Landschaft zwischen Sudeten, Erzgebirge und Böhmerwald hat ja die Luftverschmutzung und Zerstörung der Wälder noch befördert.

Schließlich durfte ich gemeinsam mit *Mathias Koch* vom ZFIV während der Militärdiktatur nach Polen reisen, Verkehrsbauten in Warschau (hier z.B. den Beginn des U-Bahn-Baues), in Poznan und Bydgoszcz besichtigen sowie viele interessante Gespräche mit polnischen Fachkollegen am Arbeitsplatz führen. Wir waren beeindruckt, um wieviel die polnischen Fachkollegen uns bei der Buüroausstattung mit Computern voraus waren.

Anzeichen für das Ende einer Utopie

Seit Mitte der 80er Jahre war eine zunehmende Erosion in den sozialistischen Staaten unübersehbar. Solche Ereignisse wie der Einmarsch der SU in Afghanistan, dann die Reaktorkatastrophe von Tschernobyl, wirtschaftliche Stagnation ließen Zweifel an der Stabilität des Ostblocks aufkommen. Die Versuche Gorbatschows mit Glasnost und Perestroika hätten vielleicht Jahre zuvor die SU noch retten können. Nun kamen sie zu spät. Alkoholverbote gingen an den eigentlichen Ursachen vorbei. Denn wahrscheinlich war nicht der Alkoholverbrauch die Ursache, sondern die Folge der Gesellschftskrise.

Auch in der DDR wurde deutlich, dass man zu sehr von der Substanz zehrte und die Wünsche und Möglichkeiten immer mehr auseinander klafften. Es herrschte soetwas wie Endzeitstimmung. Im Sommer und zunehmend im Herbst 1989 eskalierte die Fluchtbewegung von DDR-Bürgern nach dem Westen über Ungarn, die ČSSR und Polen. Die Unzufriedenheit mit Partei und Regierung wurde immer deutlicher. Besonders die Haltung von Krenz (zu der Zeit amtierte er mehrere Monate als Generalsekretär während der Krankheit von Honecker) zu den Ereignissen in Peking und die Wahlfälschungen bei den Volkskammerwahlen, nicht zuletzt das Auseinanderklaffen von Sein und

Schein in der Infrastruktur und in der Versorgung vertieften den Spalt zwischen der Führung und dem Volk. Von Führung konnte eigentlich seit Honeckers Erkrankung kaum noch die Rede sein. Im Sommer 1989 fiel die allgemeine Stimmung auf den Nullpunkt. Stagnation hatte sich breit gemacht. Die sich immer deutlicher zeigenden Proteste der erstarkenden Bürgerbewegungen waren weder übersehbar, noch überhörbar. Besorgte Stimmen auch innerhalb der SED versuchte man mit Verweis auf zu erwartende „umfassende Veränderungen auf dem bevorstehenden XII. Parteitag“ zu vertrösten. Der sollte auf 1990 vorgezogen werden. Nun wolle man aber erst einmal den 40. Geburtstag der DDR groß feiern …

Ich will hier der Frage nachgehen: Wie habe ich persönlich die Vorzeichen der sogenannten Wende erlebt und wie „wendete“ ich mich selber? Ich habe ja wie wohl alle Bürger der DDR die Zuspitzung der Lage erahnt, jedoch nicht das Tempo der Entwicklung, deren mögliche Konsequenzen, ihre Dramatik und ihren Endpunkt.

Wie weit die Unzufriedenheit in der Bevölkerung angewachsen war und sich öffentlich artikulierte, wurde mir erst bei folgenden Begebenheiten klar:

1. Welchen Einfluss die Bürgerbewegung schon in der Öffentlichkeit erreicht hatte, erkannte ich erstmals in Form eines massiven Widerstandes gegen das Projekt unseres BfV für den Bau eines Busbahnhofes im Cottbuser Zentrum Anfang Oktober 1989. Ich hatte schon seit Jahren eine Vielzahl von Einwohnerversammlungen zur Vorstellung und Beratung unserer Planungen durchgeführt und hierbei kaum schlechte Erfahrungen gemacht. Hier nun gemeinsam mit dem Cottbuser Stadtrat für Verkehr, dem Kollegen *Frotscher* im September im „Haus der Jugend“ wurden wir angepöbelt, niedergeschrien und beinahe körperlich angegriffen. Ich war ziemlich deprimiert und fand erst nach dem Ende der Versammlung eine Erklärung: Vor dem Haus hingen nämlich Transparente des noch streng verbotenen Neuen Forums mit heftigen Parolen gegen unser Vorhaben. Zum Hintergrund: Der am Thälmannplatz (heute Brandenburger Platz) verstreute, eigentlich schon über Jahrzehnte provisorische und unübersichtliche Busbahnhof sollte auf einen neuen Standort an der Straße der Jugend verlegt werden, um so die Verknüpfung mit dem ÖPNV-Netz zu verbessern und gleichzeitig den Berufsverkehr zu dem nahen Kraftwerk Jänschwalde und den zahlreichen Tagebauen absichern helfen. Mir war bis dahin nicht bekannt, dass diese Verlegung des Busbahnhof- Provisoriums eigentlich die Voraussetzung für einen bereits beschlossenen, jedoch noch streng geheimgehaltenen, stattlichen Neubau der SED-Bezirksleitung auf der dann frei werdenden Fläche schaffen sollte! Dieser Zusammenhang ist mir freilich erst einige Tage später im vertraulichen Gespräch mit dem Stellvertreter des Stadtarchitekten, *Wolfgang Brentzel*, bekannt geworden. Die heimliche Planung solch eines Bauvorhabens zu diesem Zeitpunkt? In der Öffentlichkeit war davon bisher überhaupt noch keine Rede! Also, nicht mein

Vortrag zum Busbahnhof, sondern die Planung der Partei für ihr pompöses Gebäude war die eigentliche Zielscheibe der Empörung und die mich irritierenden Anfeindungen gewesen!!

2. Auch bei der Einweihungsfeier für den O-Bus in Hoyerswerda anlässlich des 40. Jahrestages der Republik (das Vorhaben war von unserem Büro konzipiert, planerisch vorbereitet und während des Baues begleitet worden) gab es bei der Festrede des Kombinatsdirektors von Schwarze Pumpe und ZK-Mitgliedes Dr. *Richter* Tumulte der anwesenden Arbeiter. Von einem auch anwesender Kollegen der HfV Dresden erfuhr ich dann erstmals von den Dresdener Dramen rund um den Ausreisezug von der ČSSR nach der BRD über DDR-Gebiet. Nun wurde mir plötzlich einiges klarer.

3. „ Zu Ehren des Republik-Geburtstages“ fand am 30.09.1989 der zentrale Festakt zur Inbetriebnahme des 2000. Kilometers der "FDJ-Initiative 2000 km Strecken- Elektrifizierung" im Bahnhof Cottbus im Beisein des Verkehrsministers *Otto Arndt*, des 1. Sekretärs der BL Cottbus der SED *Werner Walde* und zahlreicher Ehrengäste statt. Auch hier fehlte es nicht an Pfiffen und Buh-Rufen[61].

4. Als wir unsere Bürofeier zum 40. Jahrestag in einer Schmellwitzer Gaststätte abhielten, kam ich mir schon mutig vor zu erklären: „Zu so einer Feier zum 40. Jahrestag werden wir kaum noch mal zusammen kommen“. Heute wäre so ein Satz nicht mal als Witz zu bewerten.

Die vermeintliche und missglückte „Wende“

Warum meine ich schon in der Überschrift, die Wende sei missglückt? Das Wendemanöver unter *Egon Krenz* und *Hans Modrow*, das angeschlagene Schiff DDR vor dem Untergang zu retten, war vergebliche Liebesmühe und kam um Jahre zu spät. Was dann folgte, war keine einfache Wende, sondern ein Zusammenbruch und leider ein nicht in allen Punkten geglückter Anschluss, allgemein euphorisch als Wiedervereinigung bezeichnet und gefeiert.[62]

Nach den Oktoberfeiern wollte man auch in Cottbus den *Dialog mit den Werktätigen* organisieren und in der Weise kanalisieren, dass Funktionäre in mehreren Sälen Fragen der Bürger beantworten wollten. Das wäre offenbar kein

61 Übrigens erinnert am Hausbahnsteig des Cottbuser Bahnhofs noch immer ein stählernes Wandbild an diese Feier. Hier fallen mir als Denkaufgabe für den Leser gleich zwei klassische Sprüche ein: einmal Schiller in >Der Spaziergang<: „*Wanderer, kommst Du nach Sparta …“* [heute hieße das analog: Wanderer, kommst Du nach Cottbus…]. Dazu der passende Spruch des Fürsten Pückler auf der nahen Landpyramide im Branitzer Park: „Gräber sind die Bergspitzen einer fernen neuen Welt“ abgewandelt in *„… einer untergegangenen alten Welt“*.

62 Ich habe manchmal den Eindruck, die Bezeichnung „Wende“ verwendet mancher synonym für den gesamten Prozess der Implosion der DDR und des Anschlusses an die Bundesrepublik. Eigentlich hat ihn wohl erstmals *Krenz* eingeengt geprägt für beabsichtigte, zahme Kurskorrekturen in der DDR.

Dialog geworden, sondern eine Belehrung und Selbstbeweihräucherung alten Stiels. Man hatte wohl eine Eingangskontrolle vor. Bei strahlender Helle im Saal wäre ein Identifizieren der Anwesenden ein Leichtes gewesen.

Das Manöver fand demzufolge kein Echo bei der Bevölkerung, dafür war es einfach zu spät. Dagegen wurde spontan vor der Stadthalle eine große Protestveranstaltung organisiert, zu der der Parteichef des Bezirkes und Mitglied des Politbüros *Walde* hinzitiert werden sollte (mir ist nicht erinnerlich, ob er eigentlich dort war). Ich ging mit ziemlicher Erregung zu dieser Veranstaltung wie auch zu der nächstfolgenden mit Lafontaine (der übrigens davor warnte, dass die DDR wie weiland das Saargebiet einfach so an die BRD angeschlossen würde. Er träumte von Verhandlungen gleichberechtigter Partner. Lange aufgestaute Unzufriedenheit machte sich auf diesen Kundgebungen Luft, wobei die einfühlsame, engagierte Moderation durch Redakteure und Sprecher des Cottbuser Rundfunks nach anfänglich starker Unruhe eine wohltuende Atmosphäre schufen. Einen Zusammenbruch der DDR sah ich wie so viele andere jedoch darin noch nicht, eher einen Lichtblick zu nötigen Veränderungen. Aber bald erfolgte der Kollaps der SED-Führung, nachdem über diese nun täglich neue Enthüllungen durch die Medien gegangen waren. Daran konnte freilich die formale Umbenennung der SED in PDS nichts mehr ändern.

Jetzt endlich Einstellungen? Nein!!!

Wir hatten ja immer Schwierigkeiten, gute Leute für unser Büro zu bekommen. Plötzlich schickte man vom Arbeitsamt Bewerber zu uns, weil schon einige Dienststellen der Partei und des MfS ihr Personal reduzierten. Ich hatte mehr Glück als Verstand: Jedenfalls stellte ich trotz offener Stellen keinen dieser Bewerber ein. Die BfV in Frankfurt/Oder und Potsdam aber haben dies getan. Das führte dann 1990/91 bei denen zu Problemen. Man musste diese Stasi-Belasteten wieder loswerden. Dem *Jürgen Tietze* aus Potsdam ist diese „Kaderpolitik“ sogar zum Verhängnis geworden: Man hat ihn selber deswegen nicht in den Landesdienst übernommen.

Austritt aus der SED

Hier will ich dem Abschnitt H dieses Berichtes schon mal etwas vorgreifen. Mein Austritt aus der Partei war nach 33 Jahren Mitgliedschaft, nach den langen Jahren der Erosion der sozialistischen Idee mit keinen besonderen Emotionen verbunden. Nun, da man ungestraft die Truppe verlassen konnte, habe ich das umgehend erledigt. Wahrhaftig keine heroische Tat, aber diese Ehe war ja doch schon seit Längerem zerrüttet.

Bedauert habe ich den Untergang dieser an sich schönen Gesellschaftsutopie, nicht aber den der gegebenen gesellschaftlichen Verhältnisse. Durch den sogen. „realen Sozialismus“ sowjetischer Prägung ist der sozialistische Traum schwer beschädigt worden und wohl für viele Jahrzehnte, vielleicht Jahrhun-

derte oder für immer ausgeträumt.. Diese Entwicklung war freilich auch in den sogen. Bruderländern zu beobachten.

Bedauert habe ich auch, dass ich so lange Zeit an einer aussichtslosen Sache teilgenommen hatte. Diese sogar unterstützt und hierfür viel Freizeit sinnlos verschenkt habe. Zeit, die ich lieber meiner Familie gewidmet hätte. Heute fragen mich jüngere Leute, ob ein früherer Austritt nicht moralisch sauberer gewesen wäre. Das Statut aber kannte keinen Austritt, nur den Ausschluss, also den Rausschmiss in Unehren. Es gab genug Beispiele, wie mit diesem Schritt Existenzen beschädigt und ganze Familien unter negativen Folgen zu leiden hatten. Das habe ich also selber nie ernsthaft in Erwägung gezogen. Was ich tun konnte und was mir auch mit einigem Aufwand und Geschick ab Anfang der 80er gelungen war, war der gezielte Rückzug aus Wahlfunktionen der Betriebs-Partei-Organisation (BPO) des Rates des Bezirkes und das bewusste Vermeiden aller Handlungen und Äußerungen in beruflichen, öffentlichen und privaten Bereichen, mit denen ich als „150- Prozentiger“ hätte erscheinen können. Ich hatte mich in den letzten Jahren dafür voll auf die Theorie und Praxis der Verkehrsplanung konzentriert und versucht, durch Veröffentlichungen in Fachzeitschriften und in Vorträgen, zu einer realistischen Verkehrspolitik, frei von ideologischen Scheuklappen, beizutragen. Zweifel an der offiziellen Parteilinie äußerte ich allerdings nur in vertrautem Kreise (im Büro, unter den befreundeten Büroleitern aus anderen Bezirken der DDR), zu mehr hatte ich weder den Mut, noch die Zuversicht, damit etwas ändern zu können.

Allgemeine Ausführungen, wie ich das „Parteileben der SED“ aus heutiger Sicht sehe, sind im Abschnitt H dargestellt.

Kommt später mal die Vereinigung der beiden deutschen Staaten oder kommt sie bald?

Als in Leipzig die Rufe „Wir sind *das* Volk“ zu „Wir sind *ein* Volk“ übergingen, war meine erste erschrockene Reaktion: „Jetzt dreh‘n die in Leipzig durch, das kann doch nicht gut gehen. Das machen die *Freunde*[63] nicht mit. Das kann sogar Krieg bedeuten...“. Ein langer, vielleicht Jahrzehnte dauernder, Weg über eine Konföderation oder so was Ähnliches schien mir dagegen machbar. Ich gehöre ja zu einer Generation, die als Kind noch ein einheitliches Deutschland erlebt hatte, ich kannte aus den 50er Jahren West-Berlin und auch etwas Rheinland und Ruhrgebiet. Ich habe die bis in die Mitte der 60er von der DDR-Führung erhobene Forderung nach der deutschen Einheit damals durchaus ernst genommen. Warum jetzt nicht doch „Deutsche an einen Tisch“ – wie eine unserer früheren Losungen gelautet hatte? Ob das allerdings die ehemaligen Sieger zulassen werden? Es ging schneller als gedacht. Mit großen Erwartungen erlebten wir die Etappen zur Eingliederung der DDR (formal eher

63 *Die Freunde*, das war die gängige Bezeichnung für die Truppenangehörigen der Sowjetunion.

der Beitritt der neuen Bundesländer in die BRD). Als dann bald die Möglichkeit der Westreisen zur Selbstverständlichkeit wurde, war mir noch für lange Zeit jeder „Grenzübergang“ ein besonderes Erlebnis, selbst als die Grenze kaum mehr zu erahnen war.

Nun wird die Firma „Büro für …“

in ein „Amt für …“ umbenannt

Die Überschrift des letzten Abschnitts dieses Kapitels soll keine Anspielung auf so manche Kehrtwendung eines Großteils der Bevölkerung, wie auch meiner eigenen Person sein. Die muss man ja nicht unbedingt verteufeln, wenn sie (leider später) Einsicht entsprang und nicht einem „gewendeten“ Mitläufertum. Der Schwenk auch bei Armee, Polizei, Kampfgruppen, ZV und sogar vereinzelt bis in den Partei- und Staatsapparat hinein hat zum friedlichen Verlauf des Umbruchs beigetragen (dabei gehe ich selbstverständlich nicht so weit, dass ich deren Stillhalten als eine Spielart der *friedlichen Revolution* ansehen würde). Es ist freilich ein besondes Glück, dass die damaligen Ereignisse durchweg einen solchen friedlichen Charakter hatten.

Mit der obigen Überschrift zum „Etikettenwechsel“ will ich schon mal den Übergang zum nächsten Kapitel einläuten: Das Büro für Verkehrsplanung (BfV) gebiert auf Empfehlung des MfV ein Amt für Verkehrsplanung (AfV). Dieser Schritt sollte sich insgesamt als weitsichtig und erfolgreich erweisen. Die neue Firmierung als Amt sollte verdeutlichen, dass wir nicht auf ein marktwirtschaftliches Büro hinsteuern, das sicher bald untergegangen wäre. Als Amt sollten wir in der Tat eine Art staatlicher Institution bleiben. Hier mein Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BfV. Bevor die Ersten das möglicherweise sinkende Schiff verlassen, will ich noch unbedingt allen ein herzliches Dankeschön für die gemeinsamen Jahre aussprechen und für die Zukunft alles Gute wünschen.

E) Der vierte Abschnitt meines Berufslebens

1990-91: Amt für Verkehrsplanung

Zwischen Rundem Tisch und Volkskammerwahl

Nach den holprigen und letztlich erfolglosen (weil volklosen!) Versuchen, die alte Herrschaft in der DDR zu retten, wurde Anfang Dezember 1989 der *Zen-*

trale Runde Tisch gebildet, der fortan maßgeblich die Geschehnisse im Lande und die Politik der *Modrow*-Regierung bestimmte. Zunächst hatten noch garnicht wenige Menschen die Hoffnung, den Sozialismus grundlegend umgestalten und so retten zu können, und zwar rechtsstaatlich, demokratisch und marktwirtschaftlich. Doch noch in der Zeit des Runden Tisches jedoch schien eine allmähliche Annäherung und Rechtsangleichung zur BRD möglich, vielleicht später sogar eine langfristige Konföderation der beiden deutschen Staaten. Eine baldige Vereinigung würde dagegen sehr wahrscheinlich den Widerstand der Siegermächte des 2. Weltkrieges hervorrufen. Wir wurden erst einmal mit einer wahren Flut von Gesetzen überschwemmt, die jedenfalls von diesem Ziel ausgingen und somit der Annäherung an die Rechtsnormen der BRD dienen sollten. Die Mehrheit der Bevölkerung hatte dagegen die Nase voll von Experimenten. Die Verhandlungen **Zwei plus Vier** brachten schließlich Klarheit.

Das Büro als Wahllokal

Jahrzehnte befand sich das örtliche Wahllokal des Bereichs Bonnaskenplatz/ Nordfriedhof im Cottbuser Norden in dem benachbarten Projektierungsbüro der Wasserwirtschaft. Um sich auch optisch von früheren „Wahlen“ abzusetzen, suchte man nach der Wende ein anderes Wahllokal für den Wohnbezirk und verfiel auf unsere Bürobaracke. Im Ergebnis der Volkskammerwahl am 18. März war das Schicksal der DDR endgültig besiegelt und die Vereinigung hatte vor dem Hintergrund des Zerfalls der Sowjetunion, der damit veränderten Kräfteverhältnisse der ehemaligen Siegermächte untereinander und mit der endgültigen Anerkennung der Oder-Neiße-Grenze (damit auch der polnischen Ostgrenze!) eine reale Chance.

Umwandlung zum Amt als Rettungsanker

Wir folgten auch in Cottbus der Empfehlung der letzten „ordentlichen“ Büroleiterberatung am 25. Januar ’90 und stellten das Büro im Januar/Februar 1990 auf die Rechtsform eines „Amtes“ in Anlehnung an bundesdeutsche Kriterien um: Denen zufolge ist ein *Amt* Bestandteil der öffentlichen Verwaltung und ein *Büro* ein privatwirtschaftliches Unternehmen. Als privatwirtschaftliches Büro hätten wir ab sofort von erwirtschafteten Einnahmen existieren müssen, als Amt für Verkehrsplanung (AfV) des Bezirkes trug uns immer noch das Staatssäckel. Und es sollte sich noch zeigen, dass die künftige Landesregierung von Brandenburg sich für das Schicksal der Mitarbeiter der drei *Ämter* Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam durchaus verantwortlich zeigte, während ihr ein *Büro* keiner Überlegung wert gewesen wäre. Wir wären als Büro sicher in die Hände der Treuhand gefallen, hätten sich nicht Leute wie Dr. *Eisermann* und der „Verwaltungshelfer“ *Bretschneider* für eine Integration in die öffentliche Verwaltung eingesetzt. Er hatte in unseren Gesprächen rechtzeitig erkannt,

dass die BfV durchaus ein Personal-Reservoir für die künftigen Landesbehörden sein könnten.

Wir bereiten uns auf die deutsche Einheit vor

In den wenigen Monaten zwischen dem Zusammenbruch der SED-Herrschaft im November 1989 und der Vereinigung der beiden deutschen Staaten am 3. Oktober 1990 nutzten die Fachkollegen jede sich bietende Möglichkeit, sich mit Gewaltenteilung und föderalem Staatswesen vertraut zu machen, mit den verwaltungsrechtlichen und technischen Vorschriften, Regelwerken und Instrumentarien, dem Raumordnungs- und Baurecht der Bundesrepublik u.a.m. Dies erforderte viel Enthusiasmus, zumal auch im privaten Bereich vieles neu organisiert werden musste (wo versichert man sich, welche Bank nutzt man, wie geht man mit einer Steuererklärung um … oder wie unterscheidet man Schein und Wirklichkeit in der Werbung, wie zwischen Qualität und Schund?).

Die fachliche Neuorientierung gelang überhaupt nur mit der außerordentlich großzügigen Unterstützung durch zahlreiche westdeutsche und westberliner Fachkollegen aus Wissenschaft und Praxis. Anfangs war es allerdings nicht immer einfach, zu unterscheiden zwischen echter Hilfe aus den alten Bundesländern und wilder Geschäftemacherei so mancher westlicher Glücksritter mit ihren Erwartungen auf schnellen Gewinn und mit der Absicht, aus den rechtlichen Unsicherheiten in der Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung ihren Vorteil zu schlagen, verbunden mit der Akquisition von Planungsaufträgen – bis hin zum Immobilienerwerb… Ein anderes Motiv für derartige Besuche war, das Terrain im Osten zu sondieren, um mit dem Etikett einer örtlich etablierten Planungskapazität ein Standbein für das eigene West-Büro zu finden. Solche Versuche mussten erst mal erkannt und möglichst gestoppt werden, was uns wahrscheinlich nur nach und nach aufgegangen ist.

Auch in unserem Amt galt es also, die sich nun eröffnenden Chancen für kurzfristige Verbesserungen der Lage im Verkehrswesen zu nutzen und solche Maßnahmen planerisch zu begleiten. Wir fühlten aber auch die Verpflichtung, dabei großspurige und allzu utopische Versprechungen bzw. unberechtigte Erwartungen zu dämpfen oder den Geschäftemachern das Leben schwer zu machen..

Mit den Maßnahmen zum „Lückenschluss“ in den Verkehrswegenetzen an der nun nicht mehr trennenden innerdeutschen Grenze hatten wir in Cottbus im Gegensatz zu vielen anderen Büros/Ämtern allerdings nichts zu tun. Bei Besuchen von Berlin und Potsdam konnte man mit großen Augen die Brachialgewalt der dortigen Grenzsicherungsanlagen und der Grenzübergangsstellen aus der Nähe bestaunen. Und nun auch das Schleifen der Mauer und die Lückenschlüsse an den über Jahrzehnte unterbrochenen Verkehrsanlagen be-

wundern. Ich sah die Aufgabe des Amtes jetzt erst einmal darin, uns den neuen Parteien und Bürgerbewegungen für die Formulierung einer aktuellen und umweltgerechten Verkehrspolitik und in Angelegenheiten der Verkehrsplanung unterstützend zur Verfügung zu stellen. Beispielsweise bat mich die CDU in Person des neuen CDU-OB von Cottbus, des Herrn *Kleinschmidt*, im Mai '90, eine Abgeordnetengruppe des Bundestages mit dem Braunkohlenbergbau in der Lausitz vertraut zu machen. Ich zeigte ihnen nach einem einführenden Vortrag von oben aus einem Hubschrauber der Noch-NVA die unübersehbaren Eingriffe des Bergbaues in die Landschaft. (Was dabei bislang absolut undenkbar gewesen wäre: Wir starteten und landeten mit einer NVA-Maschine auf dem noch immer streng bewachten Militärflugplatz in Cottbus! Mit lauter „Wessis" an Bord!)

Als die Länderbildung auf die Tagesordnung kam, beteiligten wir drei ÄfV Cottbus, Frankfurt/O. und Potsdam (einschließlich der in den Bezirksstädten tätigen Beschäftigten uns aktiv an den hierzu notwendigen Vorarbeiten. So wuchsen wir in die neuen Aufgaben hinein, lernten in den größeren geografischen Dimensionen des künftigen Landes Brandenburg zu denken, festigten das Zusammengehörigkeitsgefühl der Verkehrsplaner aus den drei bisherigen Bezirken und wurden durch unser Engagement den neuen politischen Kräften bekannt. Die Beschäftigten und ich selber konnten auf diese Weise schließlich den Arbeitsplatz erst einmal behalten und im Arbeitsprozess die technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen der BRD verinnerlichen.

Überlegungen zur Wiederherstellung der alten Länder

Beim Blättern in meinen alten Aufzeichnungen hat mich überrascht, dass schon auf der Büroleitertagung Ende Januar '90 die Sachsen und Thüringer über eine Wiederherstellung der Länder, wie sie etwa vor 1952 bestanden hatten, debattierten. Auch über die denkbaren mittelfristigen Veränderungen der Strukturen im Verkehrs- und Straßenwesen wurde schon geredet. Die „brandenburgischen Bezirke" Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam befassten sich dann auch bald mit der Bildung eines *Koordinierungsrates*. Im Juli '90 beschloss die Volkskammer das Ländereinführungsgesetz. Auf dem Weg zur Vereinigung werden die Länder nach dem Grundgesetz also eine entscheidende Rolle spielen.

Auf die Umwälzungen der sogen. *Wende* und auf die Problematik des *Beitritts* der DDR in die Bundesrepublik geht der Verfasser bewusst nicht weiter ein. Auch nicht auf das unschöne Gezerre und Gerangel um die Länder- und Kreisgrenzen auf dem Gebiet der ehem DDR. Ebenso nicht auf die Intentionen der Treuhand. Dies würde die Zielstellung eines *Zeitzeugenberichts* sprengen und hätte gegenüber der vorhandenen Literatur zu diesen historischen Vorgängen auch wegen fehlender Kompetenz keine Chance auf Beachtung.

Neue Aufgaben für das AfV

Nach den Volkskammerwahlen im März ’90 knieten wir uns als AfV im Wesentlichen in folgende neuen Arbeitsschwerpunkte:

- Wir wirkten an Überlegungen zum Aufbau neuer Strukturen im Verkehrs- und Straßenwesen mit, um unbedingt die Aufgaben der Verkehrsplanung und -verwaltung darin unterzubringen – und damit auch uns selber[64].
- Wir leisteten unseren Beitrag bei der Wiederherstellung des Landes Brandenburg durch Erarbeitung aktueller territorial-struktureller Daten für das gesamte Gebiet des neuen Landes, durch die Ausarbeitung landesweiter verkehrlicher Zustandsanalysen, Konzepte und Statistiken, schließlich auch durch die Schaffung neuen Kartenmaterials[65] für das gesamte Land Brandenburg. Das Land war keineswegs eine Addition der drei bisherigen Bezirke: Es wurde ja auch nicht einfach die Landesgrenze von 1952 wiederhergestellt, sondern gerade in der Lausitz und im Westen des Bezirkes ist man aus historischen Gründen von den bisherigen Bezirksgrenzen z. T. stark abgewichen.
- Wir bastelten an Zuarbeiten für erste Entwürfe eines „Landesentwicklungsprogramms“ für das wiedererstandene Land Brandenburg, das in Regie der drei Büros für Territorialplanung vorgelegt worden ist.
- Da sich im Cottbuser Raum eine grundlegende Reduzierung des Braunkohlen- Bergbaus abzeichnete, befassten wir uns intensiv mit der Angleichung unserer bisherigen Verkehrsnetzplanungen an neue, reduzierte Abbauvorstellungen und an die sich verändernde verkehrsgeographische Struktur in dem „neuen Land Brandenburg“. Es entstanden erste grobe Vorstellungen zu einer Neuklassifizierung des Straßennetzes. Und wir erstellten einen Nah- und Fernzielplan für die Weg- und Vorwegweisung gemäß den bundesdeutschen Regeln – zugeschnitten auf die neuen Landesgrenzen und die Grenzübergänge zu Polen... Wie es halt so kam …
- Die bedeutendsten konkreten Aufgaben resultierten nach den Volkskammerwahlen aus der Mitwirkung am „Bundesverkehrswegeplan“, an den „Projekten Deutsche Einheit“ und an den Maßnahmen „Aufbau Ost“. Oft konnten wir bei diesen Aufgaben von unseren „Schubladen-Projekten“ aus zwei, drei Jahrzehnten zehren.
- Da die Kommunen vielfach noch nicht wieder arbeitsfähig waren, sind wir für sie bei den ersten Vorhaben des Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzes (GVFG) unterstützend tätig geworden.
- Wir halfen der Stadtverwaltung Cottbus unter dem neuen OB *Waldemar Kleinschmidt* (CDU) bei der weiteren Planung und den bauvorbereitenden Arbeiten des neuen Busbahnhofes an der Straße der Jugend und des neu-

64 Das wird weiter unten noch ausführlicher erzählt.

65 Ein besonderer Kraftakt war die Schaffung eines Kartenwerks für das Land. Dabei war der Beitrag des Kollegen *Horst Domogalski* aus dem AfV Potsdam eine unverzichtbare Hilfe.

en Standortes für den Betriebshof des „Cottbusverkehrs“ im Norden der Stadt.

- Wir unterstützten die Arbeiten zur Umstellung der Zuständigkeiten und Strukturen im Personen- und Güterverkehr entsprechend dem Bundesrecht, insbesondere redeten wir bei der Auflösung des Kraftverkehrskombinates, bei der Kommunalisierung des ÖPNV und bei der Privatisierung der anderen Bereiche (beispielsweise der Kfz-Instandhaltung und der Fahrschulausbildung mit.
- Bei Planungen Dritter betätigten wir uns entgegen aller bundesrechtlicher Zuständigkeiten frech als Träger öffentlicher (Verkehrs-) Belange, um verkehrsplanerische Forderungen durchzusetzen und schlimmste Auswüchse der noch ziemlich wild wuchernden Investorentätigkeit zu verhindern. (Am liebsten hätte man ja z.B unbedingt jedem Ort ein Gewerbegebiet oder ein Einkaufszentrum „auf der grünen Wiese“ aufgedrängt[66].)
- Es wurden erste Gedanken zu Güterverteilzentren (GVZ) diskutiert.
- Wir erarbeiteten Zielpläne für das Autobahn- und Fernstraßennetz nach BRD-Standard, begannen mit ersten Vorarbeiten für eine zu erwartende Neuklassifizierung der Fern- (in Zukunft Bundesstraßen) und Landstraßen (die künftigen Landesstraßen) und eine grobe, darauf aufbauende Ausbauplanung des Straßennetzes.
- Ich persönlich begann, mich gründlich mit der Straßengesetzgebung zu befassen[67].
- Etwa ab März ’91 häuften sich die Aufträge zur kurzfristigen Erarbeitung von „Hintergrundmaterial“ für die sogen. „Regionalkonferenzen“ des Ministerpräsidenten *Stolpe* und des Verkehrsministers *Wolf* sowie für deren Besuche einzelner Regionen und Städte.
- Und, und, und.

Damit leisteten wir in einer Zeit des Überganges meist ohne einen konkreten Auftrag und oft auf Zuruf und Handschlag einen unschätzbaren Beitrag für die Übernahme der Verantwortung durch die neuen politischen und administrativen Gremien und die Politik. Nicht ganz selbstlos: Alle diese Themen sollten uns überall als unverzichtbar erscheinen lassen und machten uns fit für die kommenden Aufgaben in der Öffentlichen Verwaltung, in welcher Struktur auch immer der eine oder der andere Mitarbeiter landen mochte.

Wie bereiten wir uns auf die baldige Vereinigung vor?

Nach der Volkskammerwahl im März 1990 war es also entschieden: Es geht nicht mehr um eine langfristig angelegte Annäherung oder Anlehnung an die Bundesrepublik, sondern um den möglichst raschen Beitritt der DDR. Juristisch sauberer wäre zu formulieren: *Beitritt der wieder auferstandenen Länder*

66 Leider hatten wir da nicht immer Erfolg: An etlichen Stellen im Lande liegen Erschließungen von damals geplanten Gewerbegebieten schon mehrere Jahrzehnte ungenutzt.

67 Dazu später mehr.

der DDR zur Bundesrepublik. Der bahnte sich Mitte des Jahres an mit dem ersten Höhepunkt, der Währungsunion. Schon wurde der Einigungsvertrag „ausgehandelt“[68].

Wir knieten uns als AfV intensiv in die oben genannten Aufgaben. Einige der im vorigen Abschnitt erwähnten Planungen liefen teilweise ohne Unterbrechung weiter: Der Braunkohlebergbau mit seinen Anforderungen an Straßennetzveränderungen war ja noch nicht wesentlich eingeschränkt.

Andere Aufgaben kamen neu dazu:

- Auf Wunsch einer Bürgerinitiative befassten wir uns zum Beispiel mit der Schnapsidee einer Wiederbelebung der Anfang der 70er völlig devastierten Spreewaldbahn. Wir fanden keine verkehrsplanerische Begründung für ein solches Projekt, die Angelegenheit verlief schließlich als reine Utopie im Sande.
- Aktuell wurde die Verlegung der Grenzübergangsstelle (GÜSt) Guben, nun schon nicht mehr „Wilhelm-Pieck-Stadt“. Dem diente eine Beratung vor Ort, erstmals mit Vertretern des Bundesverkehrs-Ministeriums, den Herren *Lorberg*, *Hinz* und *Bartsch*. Ich verband den Besuch dieser Fachkollegen mit einer Rundfahrt durch den ehemaligen Bezirk Cottbus, einem Besuch von Gubin und mit der Übernachtung im ehemaligen Schulungsheim Jessern des früheren Rates des Bezirkes.
- Die Auflösung der NVA und der Abzug der sowjetischen Truppen standen bevor. Daraus resultierte für uns die Beschäftigung mit der Vorbereitung des immensen Abtransports der Sowjetarmee, deren Technik und umfangreicher Mitbringsel.... Wir waren beteiligt an ersten Überlegungen zu Möglichkeiten der Nach- und Umnutzung bisheriger Anlagen der Sowjetarmee und der NVA, der sogen. „Konversion“. Eine unserer ersten Planungen in diesem Bereich zielte z. B. auf den Verkehrsanschluss des NVA-Flugplatzes Drewitz für den Fall einer zivilen Nachnutzung.

. Hilfe aus den „alten Bundesländern“

Ich setzte alles daran, sozusagen am Ball zu bleiben, mich mit meinen 55 Jahren voll in die Arbeit zu knien und uns mit den westdeutschen Strukturen, Arbeitsinhalten und -methoden wie auch den technischen Vorschriften und Normen vertraut zu machen. Nicht ganz einfach war das Hineindenken in solche Bereiche wie das Verwaltungshandeln und die vielen für uns neuen technischen Regelwerke. Diese Aufgabe galt freilich nicht nur meiner persönlichen Perspektive, sondern hatte auch die weitere Beschäftigung der Mitarbeiter als Motiv. Die allgemeine Euphorie steckte an und ließ kaum auf die Uhr sehen.

Hierfür suchte ich während eines ersten Besuches meiner West-Schwester *Hanna Hünninghaus* Anfang 1990 den Kontakt zu Verwaltungseinrichtungen in Kassel. Ich wurde durchweg freundlich empfangen. Die Fachkollegen der

68 Oder wurde er dem Unterhändler *Günther Krause* in die Feder diktiert?

Stadtverwaltung, des SBA und der Bezirksregierung gaben bereitwillig Einblicke in die für uns verwirrenden föderalen Verhältnisse, in die gesetzlichen, haushälterischen und technischen Regelungen und in die Probleme der Arbeit und Führung in einer Öffentlichen Verwaltung. Sie statteten mich mit einer Masse Papier aus[69].

In der Stadtverwaltung von Kassel traf ich zufällig einen früheren Studienkollegen von der Hochschule Cottbus, den *Edgar Reich.* Es war schon bezeichnend: Während ich mich auf meine berufliche Zukunft vorbereiten wollte, stand er in jenen Tagen vor dem vorzeitigen Ende seiner Laufbahn und fand das ganz normal.

In diesen angespannten Monaten hat Prof. *Mohaupt* von der Uni in Bayreuth die Leiter der Ämter für Verkehrsplanung zu einem Fachkolloquium über verkehrsplanerische Fragen eingeladen, verbunden mit Besichtigungen der Stadt Bayreuth, des Stadtzentrums von Nürnberg, des Neubaugebietes Nürnberg-Langwasser und der bombastischen, jedoch inzwischen verödeten Reste des Reichsparteitagsgeländes. Das war noch vor der Währungsunion und es war die letzte Veranstaltung, auf der dieser Kollegenkreis der früheren Büroleitertreffen noch mal fast vollständig zusammen saß. Eine neue Erfahrung: Der Prof. lud uns alle zu einem geselligen Abend mit Schmalzstullen und Bier in sein „bescheidenes Häuschen“ ein.

Nürnberg und Bayreuth waren übrigens bald und wiederholt Ziel oder Zwischenaufenthalt bei Reisen mit meiner Frau in den Süden. Wichtig waren u.a. die Teilnahme an einer Straßenbautagung im Oktober ’90 in Nürnberg und ‘91 eine Tagung der Straßenbaujuristen der „alten“ Bundesländer[70] in Bayreuth zur Übernahme des bundesdeutschen Straßenrechts durch die neuen Länder. Selbstverständlich besuchten wir auch Bayreuth während der dortigen Ausstellung und zu den Feierlichkeiten anlässlich des 250. Geburtstages von *Johann Paul Friedrich Richter,* genannt *Jean Paul.* Unser Motiv war hierbei die gerade in jenen Wochen erschienene „Jean-Paul-Bildbiographie - Das Wort und die Freiheit“ von *Bernhard Echte* und unserer Tochter Dr. *Petra Kabus.*

Oft besuchten uns in den nun auch mental zusammenwachsenden Bezirken Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam, getragen von der Bundesvereinigung

---

69 Das war dann auch an anderer Stelle so. Zu meiner Verwunderung spielte Papierverbrauch offenbar überhaupt keine Rolle.

70 Warum befasste ausgerechnet ich mich mit dem Straßenrecht? Diese Materie war noch aus meiner Zeit in den 60ern beim SBA ein Steckenpferd und ich hatte bald mitbekommen, dass in der BRD alle Planungen stark „verjuristet“ sind. Vielleicht könnte die Arbeit am Straßengesetz meine Position bei den Straßenleuten festigen?
Eine solche „Juristifizierung“ fand meines Erachtens ihren vollen Ausdruck auch in dem rein juristisch angelegten *Einigungsvertrag* als Grundlage dieses historischen Prozesses. Von einer längerfristigen Vision oder Strategie und von einer Abschätzung der Folgen für die Bevölkerung war darin kaum die Rede. Oder in der Sprache des Planers: Es fehlte offenbar ein Generalplan.
Mit Bayreuth verbinden meine Familie noch andere Fäden: Im Jean-Paul-Jahr besuchten wir selbstverständlich auch Bayreuth. Unsere Tochter hatte gerade ihr letztes großes Buch auf den Markt gebracht.

der Straßenbau- und -verkehrsingenieure (VSVI), Wissenschaftler und Verwaltungsspezialisten der alten Länder, um uns mit deren Vorschriftenwerk vertraut zu machen und Erfahrungen zu vermitteln. So traten in Brandenburg mit Vorträgen auf: Prof. *Robert Schnüll* (Verkehrsberuhigung, Verkehrstechnik), Prof. *Lenz* (Verkehrssicherheit), Prof. *Ruske* (Verkehrsplanung), Prof. *Trapp* (Straßenplanung) und so mancher andere Wissenschaftler und Praktiker, auch aus dem nahen West-Berlin. Von da besonders die drei Brüder *Sparmann.*

Die Entscheidung: Ingenieurbüro oder Verwaltung?

Unter dem Schirm der Bezirksverwaltungsbehörde war uns als *Variante 1* eine Gnadenfrist gegeben, als Amt für Verkehrsplanung noch weiter zu existieren und uns mit Verkehrsplanung zu befassen. Klar war aber: Spätestens mit der Währungsunion und angesichts der bevorstehenden Länderbildung wird die Zwitterrolle Büro/Behörde bald ein Ende haben müssen. Irgendwann wird man uns den Geldhahn zudrehen und auch nicht mehr an unsere (angemaßten) Zuständigkeiten glauben...Und ob wir gegen eine ungezügelte und in der Akquisition erfahrene Konkurrenz aus Westberlin gewappnet wären? Wie wollen wir unsere Zukunft gestalten? Soll in einer Horror-Variante einfach jeder seiner Wege gehen und der Letzte das Licht ausmachen? Das kommt nicht in Frage, da blieben zu viele auf der Strecke.

Oder gründen wir nach *Variante 2* aus dem Amt eine GmbH? Wie man das macht, darüber hatte ich schon etliche Vorträge in Existenzgründer-Seminaren an der Ingenieur- Hochschule gehört. Wer macht den Chef? Wer spielt den Unternehmer? Keiner hat Lust, ich auch nicht. Ich bin schon Mitte 50 – vielleicht etwas alt für Experimente? Bei den Überlegungen versprach die zu erwartende Gestaltung der Kohlschen „blühenden Landschaften“ Arbeit und Brot, aber: würden uns die erfahreneren Westbüros an die Krippe lassen und was wird nach dem Boom?

Schließlich könnte es in einer *Variante 3* vielleicht gelingen, uns in irgendeine nachgeordnete Brandenburger Landesbehörde einzubringen.

Welche Rolle soll ich oder will ich dabei auf mich nehmen? Gelte ich nicht durch meine frühere Parteizugehörigkeit als belastet? Müsste ich mich eigentlich mehr zurück halten? Will ich mich der Beschimpfung als „Wendehals“ aussetzen? Anderseits drängt keiner meiner Mitarbeiter an die Spitze und ich habe einen echten Bonus durch meinen *Doktortitel*. Die Mitarbeiter ermunterten mich und sprachen mir das Vertrauen aus: „Machen Sie mal, Sie können das doch.“ Ob das so ist? Vorläufig ist nichts entschieden. Wir fahren erst mal auf mehreren Gleisen weiter. Einige Mitarbeiter sehen für sich eine Chance in anderen Bereichen und kommen schon mal unter: *Ursula Taubenheim* und *Michael Waas* bei der Stadtverwaltung Cottbus, *Elsita Borchart* bei dem SBA (wiedererstanden nach der Abspaltung der Baubereiche von der BDS). *Diet-*

mar Wetzel war schon nach Pirna in die dortige Kreisverwaltung gegangen – seine sächsische Heimat.

Ein Blick in andere Bezirke: Für die Mitarbeiter der früheren BfV der Städte ergeben sich gute Aussichten, in den neu zu errichtenden Stadtplanungsämtern oder in der Bauverwaltung unterzukommen. Die Bezirksbüros hängen wie wir in der Luft. Am ehesten werden die Kollegen am Standort der neuen Landeshauptstädte aufgefangen, wie auch dort, wo Regierungsbezirke vorgesehen sind, wie in Sachsen und Sachsen-Anhalt. Einige Ämter mit jungen, dynamischen Leuten stürzen sich kühn in die freie Wirtschaft, wie beispielsweise die Magdeburger Kollegen. Andere finden keine Nachfolge und werden einfach „abgewickelt", so wie Neubrandenburg.

Was ist eigentlich Akquisition?

Wie oft erhielten wir Besuch von Ingenieurbüros aus dem Westen, die ihren Fuß rechtzeitig in die Tür bekommen wollten? Das war für diese ein Absuchen des Terrains nach Aufträgen oder nach künftigen Außenstellen, um so erst einmal unsere Kontakte vor Ort zu nutzen. Viele Besuche dienten auch nur dem Ziel, den Verantwortlichen in den Verwaltungen utopisch anmutende Projekte einzureden, für deren Bearbeitung sie sich auch gleich anboten[71]. Das waren vielfach ziemlich illusorische Dinge, für die keinerlei Aussichten auf Finanzierung bestanden. Macht nichts: Es ging ihnen ja nur um Aufträge für lukrative Studien und Projekte. Warum kamen diese Herren überhaupt zu uns? Sie ließen sich vermutlich von unserer neuen Firmierung als *Amt* verleiten, die allerdings nicht ganz unserer Tätigkeit entsprach. Für uns waren solche Besuche meist nur Zeitverschwendung.

Näher ließen wir uns nur ein auf das Ingenieurbüro *Alfred Krenz* aus Neunkirchen-Furpach im Saarland, wohin wir sogar für ein halbes Jahr unseren Mitarbeiter *Norbert Hösel* „in die Lehre" schickten. Er sollte dort Arbeitserfahrungen sammeln für den Fall, dass wir aus dem AfV doch noch ein Ingenieurbüro hervorgehen lassen würden. Der schon ziemlich alte Herr *Alfred Krenz* war übrigens in jungen Jahren der Mitautor des „Klothoiden-Taschenbuchs" (für den Entwurf und die Achsen-Absteckung von neuen Verkehrs-Trassen im Gelände ein unentbehrliches Hilfsmittel), dem auch in der DDR bekannten „Krenz-Osterloh", *Krenz* war regelrecht gerührt, als ich ihn bei seinem ersten Besuch zu dem Buch ansprach. Nebenbei wollte er mich bereden, ihm bei Immobilienkäufen im Berliner Umland zu helfen ... Nachtigall ...

Ein Ingenieur mit juristischen Ambitionen?

Das künftige Bundesland Brandenburg wird dringend ein Straßengesetz brauchen; hierfür waren aber DDR-Juristen nicht mehr und West-Juristen noch

71 Hier drängt sich mir die Erinnerung an das Debakel mit dem *Transrapid* auf, der schon mit der Erprobungsstrecke und mit weiteren erheblichen Vorarbeiten nicht gerade billig war.

nicht zur Hand. Also wurde Mitte ’90 in einer Zusammenkunft der drei SBÄ beschlossen, einen solchen Gesetzentwurf zu fertigen. Weil niemand die Führung übernehmen wollte, meldete ich mich vorlaut, ich würde dafür die Leitung einer Arbeitsgruppe übernehmen. Ich glaubte, über ausreichende Kenntnisse des Straßenrechts der DDR zu verfügen und ich setzte auf die aus den SBÄ benannten Haus-Juristen, auf umfassende Konsultationen und Unterstützung der Juristen aus den Straßenbauverwaltungen der westlichen „Paten“-Bundesländer. Mir lag dabei nicht diese eigentlich fachfremde Beschäftigung am Herzen, mir ging es hierbei vorrangig darum, mit den verantwortlichen Straßenleuten in engeren Kontakt zu kommen und unser AfV als ernst zu nehmenden Partner bei allen Strukturüberlegungen zu empfehlen. Oder anders gesagt, für uns einen weiteren „Kletterhaken!“ einzuschlagen. Und gewisse Kenntnisse hatte ich ja noch aus SBA-Zeiten durch die Beschäftigung mit dem Handbuch von Knoblioch zum DDR-Straßenrecht. Diese Strategie hat sich schließlich bewährt. Leider zerbröselte nach und nach die Mitarbeit der SBA-Juristen. Die gesamte Last lag nun bei mir. Aufgeben wollte ich deswegen aber nicht.

Bald führte mich mein Freund Dr. *Dieter Breternitz* (damals im Brandenburger Verkehrsministerium, aber kurz vor seiner urplötzlichen Entlassung) in den ständigen Arbeitskreis der bundesrepublikanischen Straßenbaujuristen ein. Es gelang mir tatsächlich, mit Unterstützung der Westkollegen in wenigen Monaten einen Gesetzentwurf vorzulegen. Dieser berücksichtigte die Erfahrungen mit den Straßengesetzen der alten Länder und folgte in etlichen Punkten den im Arbeitskreis gerade diskutierten „Musterentwurf“. Mein Brandenburger Entwurf wurde abschließend durch den vom BMV als Verwaltungshelfer in das MSWV abgeordneten Juristen *Hinz* und im Brandenburgischen Justizministerium geprüft. Im Herbst ’91 ist das so entstandene Werk als Gesetz vom Landtag verabschiedet worden. Damit war Brandenburg das erste neue Bundesland mit einem solchen Gesetz.[72] Der da schon pensionierte Prof. *Fickert* aus NRW, der Nestor des Straßenbaurechts, war einer meiner aktivsten Förderer. Er schrieb mir damals, es dürfte wohl einmalig sein, dass ein *Ingenieur* sich einer solchen Aufgabe widmet und sich ihr schließlich sogar in einem gewissen Maße gewachsen zeige. Eine große Unterstützung erfuhr das Vorhaben auch durch Juristen des Landschaftsverbandes in Münster – allen voran vom „Volljuristen“ *Neutzer*.

Neben manchen anderen Aufgaben war auch diese Beschäftigung für mich persönlich ein hartes Training für den Einstieg in die Öffentliche Verwaltung, insbesondere für das sich abzeichnende *Landesamt für Verkehr und Straßenbau*. Es wird sich noch zeigen: Gerade in der Verwaltung kommt es auf Geset-

72 Allerdings muss ich eingestehen, dass dieser Entwurf des Straßengesetzes in manchen Ansätzen wirklich etwas *blauäugig* formuliert und auch zu *grün* war. Nach einigen Jahren wurden alle diese Sachen von dem in das Verkehrsministerium einrückenden West-Berliner Juristen *Jupe* „herausnovelliert“, natürlich ohne mich auch nur darüber zu informieren. Eine neue Art von Kollegialität? Zu der Zeit war ich allerdings schon nicht mehr im Potsdamer Verkehrsministerium tätig, sondern nur im Landesamt...

zeskenntnisse und auf die Fähigkeit an, Gesetzestexte lesen und auslegen zu können.

Es war ja doch nicht umsonst: Die Mitwirkung im Arbeitskreis der Juristen brachte die Bekanntschaft mit vielen angenehmen Kollegen und eine Reihe von Dienstreisen, bei denen ich etliche wunderschöne Städte wie Nürnberg, Würzburg, Rothenburg ob der Tauber, Münster u. a. kennen lernte. Im Zusammenhang mit der Arbeit am Straßengesetz entstanden auch meine Veröffentlichungen „Straßenrecht in den neuen Bundesländern“ und „Was wird aus den betrieblich-öffentlichen Straßen?“ in der Zeitschrift Verwaltungsorganisation. Kühn, oder?

Was ich aus den Arbeiten am Straßengesetz und aus dem Arbeitskreis lernte, war eigentlich etwas ernüchternd: Es wurde immer deutlicher, dass in der Öffentlichen Verwaltung, in die wir ja hinein wollten, eine starke „Juristifizierung“ vorherrschte. Es war sogar zu befürchten, dass juristische Aspekte und Verfahrensweisen über die technischen und planerischen Sachverhalte dominieren. Können wir Ingenieure das verkraften?

Was uns das MfV mit auf den Weg gab

Vor der Bildung der neuen Länder bzw. vor dem Beitritt nach dem Grundgesetz gab es auch vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR noch etliche Aktivitäten, uns auf dem schwierigen Weg des Hineinwachsens in die neuen Strukturen mit den technischen Regelwerken und den Rechtsnormen der Bundesrepublik vertraut zu machen. So auch durch Dr. *Fritz Müller* und den Nachfolger von Dr. *Schleife*, Kollegen *Jarsetz* im Juni 1990 mit den AfV-Chefs. Das war nun endgültig die letzte Zusammenkunft in diesem Kreis. Von den ehemaligen Büroleitern nahmen schon nicht mehr allzu viele teil. Weitere Anleitungen gab es aus anderen Bereichen des MfV zum Straßenrecht, zur Kommunalisierung des ÖPNV, außerdem einen Erfahrungsaustausch über die Strukturentwicklungen in den zukünftigen Ländern, zum Prozess der Überleitung von Aufgaben des MfV zum BMV usf. Dieser Prozess gewann schließlich an Tempo nach dem Inkrafttreten des Einigungsvertrags am 2. Oktober ’90. Spätestens hier verlor sich das Bemühen, sich miteinander auszutauschen und die recht weit auseinander strebenden Regelungen in den neuen Ländern im gewissen Maß kompatibel zu gestalten. Es siegte die Neigung, die föderale Eigenständigkeit der alten „Paten-Bundesländer“ nachzuahmen und eigenständige Lösungen anzustreben. Vielfalt ist sicher verlockend, aber oft ist sie auch aufwendig.

Eine entscheidende Kontaktaufnahme

Im Mai ’90 bat mich Dr. *Falk Eisermann*, bis dahin Straßenbau-Dozent an der damaligen Cottbuser Ingenieurhochschule, um ein Gespräch über aktuelle Verkehrsprobleme und zu Überlegungen über die künftigen Strukturen im

Brandenburger Verkehrsbereich. Wir kannten uns schon flüchtig von früheren Kontakten aus der Zeit seiner Lehrtätigkeit. Er war gleich nach deren Gründung der SDP (wenig später hieß sie dann SPD wie ihre Schwesterpartei) beigetreten und galt als ihr Verkehrsexperte. *Eisermann* und ich verstanden uns bald recht gut und es entspann sich eine durchaus kollegiale Zusammenarbeit. Entscheidend für die weitere berufliche Entwicklung vieler Arbeitskollegen und für meine eigene war, dass ich als „linke Hand" von *Eisermann* umgehend in einer kleinen, eigentlich informellen Arbeitsgruppe der SPD an Konzepten für die Entwicklung einer Brandenburgischen Straßenbauverwaltung und an den verkehrsbehördlichen Strukturen mitwirken durfte. Dabei entstanden auch Arbeitskontakte mit der der SPD nahestehenden West-Berliner *Studiengesellschaft Nahverkehr* (SNV), die von zweien der drei Drs.-Brüder. *Sparmann* geführt wurde[73]. In der genannten Arbeitsgruppe stieß ich gemeinsam mit *Falk Eisermann* bei der Arbeit an einem Strategiepapier der SPD für die Brandenburger Verkehrspolitik erstmals auf den späteren Ministerpräsidenten, den Konsistorialrat Dr. *Manfred Stolpe* und seinen voraussichtlichen Verkehrsminister *Jochen Wolf*. Ich lernte dort MdB *Daubertshäuser* und den Regierenden Bürgermeister von West-Berlin *Walter Momper* kennen. Aus dem Kontakt zur SPD ergab sich für mich zum Jahresende '90 ein Wochenlehrgang der Friedrich-Ebert-Stiftung im Grunewald zu Aufgaben des Verkehrswesens in den neuen Bundesländern – die scherzhafte Bezeichnung „Neufünfland" war gerade geboren worden.

Zwischenstation Bezirksverwaltungsbehörde

Nach der Liquidierung (vornehmer als „Abwicklung" bezeichnet) des Rates des Bezirkes wurde im Juli '90 die Bezirksverwaltungsbehörde (BVB) mit Politikern der neuen demokratischen Parteien, der bisherigen Blockparteien und aus zuverlässig erscheinenden, unbelasteten Mitarbeitern des alten Staatsapparates, gebildet. Im Bezirk Cottbus war *Karl Heinz Kretschmer* (Alt-CDU) der Regierungsbeauftragte, *Falk Eisermann* (SPD) leitete das Ressort Verkehr und Straßenwesen. Er war damit nun mein neuer Vorgesetzter[74]. Als ich *Eisermann* an seinem neuen Arbeitsplatz besuchte, war ich natürlich neugierig, wie

73 Im Juni besuchte ich mit *Michael Waas* die SNV. Aus der Bekanntschaft resultierte die Einladung zu der Fachtagung „Die Zukunft der europäischen Städte" – verbunden mit einer Jubiläumsfeier des Unternehmens, die sich mit mehreren Hundert Gästen auf einem Schiff im Hamburger Hafen. abspielte.Der Dienstreise-Tourismus ging nahtlos weiter... Michael und mir gingen die Augen über... Dazu zwei kleine Eindrücke am Rande: Weil ich auf dem Schiff nicht tanzte, fragte die Wessi-Tischnachbarin allen Ernstes: „Sie können wohl nicht tanzen. Gab es denn in der DDR überhaupt Tanzschulen?" Und als *Michael* und ich im Hotel ein gemeinsames Zimmer belegten, gab es Getuschel… Im Westen nimmt man sich auf Dienstreisen Einzelzimmer, und falls man was miteinander hat, tut man das bitte sehr heimlich!

74 Die BVB übernahm in der leergeräumten Stasi-Zentrale „Am Nordrand" das Verwaltungsgebäude. Das bisherige Gebäude des Rates des Bezirkes erhielt der Alteigentümer Stadt als Sitz der Stadtverwaltung zurück.

das frühere Stasi-Areal am Nordrand innen aussah: Alles vom Feinsten, und alles mehrfach gesichert[75].

Die Wiederherstellung der früheren Länder war inzwischen beschlossene Sache und wurde von einem weit überwiegenden Anteil der Bevölkerung begrüßt. Man sah das daran, dass spontan überall die alte, wieder neu entdeckte brandenburgische Fahne mit dem roten Adler an den Häusern flatterte und das im Osten lange verbotene Brandenburg-Lied mit der Auftaktzeile „Steige auf du roter Adler …“ wieder öffentlich gesungen wurde. Die Sympathieträger *Regine Hildebrandt* und Dr. *Manfred Stolpe* als Integrationsfiguren und Politiker des künftigen Landes förderten bei den Menschen das Bewusstsein, wieder als Brandenburger zu gelten. Auf das Gezerre der neuen Kreise um ihre Abgrenzung oder die Aushandlung der Landesgrenze muss ich hier als Zuschauer nicht eingehen.

Welche neuen Strukturen erwarten uns?

Unser gesamtes planerisches Denken sollte ab sofort über die Bezirksgrenzen hinaus das ganze künftige Brandenburg umspannen. Die unterschiedlichsten Arbeitsgruppen, gebildet von den BVB, den ÄfV, BfT, BfStPl, den SBÄ der drei Bezirke, des Bereichs Projektierung des früheren Autobahnbau-Kombinates in Babelsberg suchten im bundesdeutschen Planungsgeschehen ihre Zukunft als Unternehmen oder als Teil der Verkehrs- und Straßenbauverwaltung des künftigen Landes Brandenburg. An den Arbeitsgruppen beteiligten sich aus den ÄfV *Walter Luchtmann*, Dr. *Horst Graichen* (beide Frankfurt), *Jürgen Tietze* (Potsdam) und ich. Die verrücktesten Ideen wurden durchgespielt und vielfach wieder verworfen. So wurden Möglichkeiten eines Landesplanungsamtes oder eines Landesverkehrsamtes erörtert. Eine andere Idee beinhaltete ein Landesamt für Verkehrsplanung, Transportsicherheit, Straßenwesen und Luftfahrt. In diesen Gesprächsrunden konnte man auch schön beobachten, wie sich die Leute zusammenrauften, dabei eine ernsthafte Arbeit betrieben, sich aber gleichermaßen abtasteten und um Führungspositionen rangelten. Keiner aber kämpfte dabei nur für sich. Unverkennbar traten alle für die Interessen ihrer bisherigen Mitarbeiter ein. Ein offizielles Mandat hatte kaum jemand von den beteiligten Institutionen oder Personen. Ab Juli 1990 klinkten sich dann Dr. *Falk Eisermann* (BVB Cottbus) und *Manfred Mehlmann* (BVB Potsdam) in diese Runden ein. Frankfurt (Oder) zeigte weniger Interesse. Ich mischte im Fahrwasser von *Eisermann* kräftig mit.

Da sich NRW als der „Pate“ von Brandenburg abzeichnete, fuhren Eisermann und ich nun gemeinsam nach Münster zum Landschaftsverband Westfalen-Lippe[76]. Landesrat *August*, sein Referatsleiter Recht, Herr *Neutzer*, und etliche

75 Bei einem Besuch dieses Gebiets fand ich 20 Jahre später die „Stasi.-Gebäude“ nicht mehr. Das Gelände ist dort eine große Einfamilienhaussiedlung geworden. .

76 Die sehr exponierte Aufstellung einer großen Büste des Freiherrn vom und zum Stein im dortigen Bürogebäude erinnerte mich daran, dass ja Brandenburg und das Rheinland auf eine gemeinsame preußische Vergangenheit zurück blicken können.

andere Herren waren sehr zuvorkommend zu uns Exoten und halfen uns, die spezifischen Verwaltungsstrukturen und -abläufe im Lande NRW zu verstehen. Sie gaben viele Ratschläge, worauf wir bei der Arbeit an unseren Konzepten sehr genau achten sollten. Es zeigte sich jedoch ganz deutlich, dass NRW mit seinen Landschaftsverbänden für das bevölkerungsarme Brandenburg kein geeignetes Modell sein wird. Dennoch war der Kontakt fruchtbar und hielt sich noch einige Jahre.

Wie die Arbeitskontakte zu den sächsischen Nachbarn im Zusammenhang mit der „Abgabe" von Territorien im Süden des Bezirkes zeigten, war man dort dabei, Regierungsbezirke vorzubereiten. Unsere dortigen Bürokollegen hatten damit schon eine Perspektive gefunden. Der Weg der Sachsen war jedoch in Brandenburg mit seinen wenigen Einwohnern kaum gangbar. Wie weiter?

Für den Bereich Verkehr und Straßenwesen stellte sich schließlich ein *Landesamt für Verkehr und Straßenbau* (als „Landesoberbehörde") als Vorzugsvariante heraus,. dem das Autobahnamt und die SBÄ nachgeordnet sein sollten,. Die bisherigen ÄfV würden Außenstellen des Landesamtes bilden. Die BVBn hatten allerdings kein Mandat, über die endgültige Struktur Beschlüsse zu fassen. Wir müssen also auf die künftige Landesregierung hoffen und wollen die Zeit nutzen, die Vorstellungen zur Struktur und Organisation weiter zu vertiefen und unsere Tagesaufgaben ordentlich zu erfüllen. Ab April 1991 kam es zu einer ersten Vorstellung und Diskussion der bisher erarbeiteten Strukturvorstellungen im kleinen Kreis vor dem Abt.-Ltr. 1 des neu etablierten Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV), *Rainer Bretschneider.* An der Besprechung nahmen nach meiner Erinnerung die Herren Dr. *Dieter Breternitz* (inzwischen in der Abt. Straßenwesen des künftigen Ministeriums), Dr. *Falk Eisermann* (Gründungsbeauftragter des BLVS), *Ulrich Mehlmann* (Abt.-Ltr. Verkehr im MSWV) und ich teil. Ab Mai stieß der Abt.-Ltr. Straßenwesen des MSWV, *Joachim Vollpracht*, zu diesen Gesprächsrunden. Immer klarer wird nun, dass das Landesamt prinzipiell akzeptiert wurde, jedoch das Autobahnamt und die Straßenbauämter nicht diesem Amt unterstellt sein werden, sondern unmittelbar dem Abteilungsleiter Straßenwesen.

Damit war die verlockende Idee einer „integrativen Verkehrsplanung" unter Einschluss aller Verkehrsbereiche kaum noch zu verwirklichen. Eigentlich schade, denn viele namhafte Leute traten zu dieser Zeit bundesweit für eine engere inhaltliche und strukturelle Verzahnung der Bereiche Verkehr und Straßenwesen ein.

Wir stellen uns auf neue Arbeitsinhalte ein

Wenn wir auf ein Landesamt für Verkehr und Straßenbau zusteuern, dann werden wir uns in der Planung auf neue Arbeitsinhalte, Verfahrensweisen und Instrumentarien einrichten müssen. Im Verkehrsbereich erwarten uns neben

verkehrsplanerischen Aufgaben die völlig neuen Zuständigkeiten als Genehmigungs-, Aufsichts-, Bewilligungs- und Ordnungs-Behörde in den Bereichen Straßengüterverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Luftfahrt, Fahrschulangelegenheiten und Anhörungen für Planfeststellungsverfahren im Verkehrsbereich.

Das sind Aufgaben, die durch Bundes- und Landesrecht bis ins einzelne vorgegeben sind und mit denen sich die Verkehrsbereiche der drei brandenburgischen BVB mit Unterstützung von Verwaltungshelfern aus den alten Ländern z.T. schon vertraut gemacht hatten. Sollte ich nach *Eisermanns* Vorstellungen wirklich Abt.-Ltr. Verkehr werden, dann werde ich mich wohl bald auch mit diesen Aufgaben, von denen ich z.T. noch ziemlich geringe Kenntnis habe, gründlichst befassen müssen. Tatsächlich werden sie entschieden mehr meine Arbeitsinhalte sein als die eigentliche Verkehrsplanung.

Was verlangt man vom loyalen Staatsdiener?

Vor uns steht bald die Ablegung eines Diensteides. Was damit verbunden ist, wird so nach und nach deutlich. Gewettert wird gegen vermeintliche und oftmals auch recht harmlose *Seilschaften*. Gemeint sind Hilfestellungen der in Ämtern und Unternehmen gelandeten Ostkollegen untereinander. Die werden sich aber hüten, ihre Existenz mit derlei Spielchen zu gefährden. Dagegen bleibt nicht verborgen, dass Kollegen aus dem Westen unübersehbar ihren von dorther vertrauten Firmen bei der Auftragsvergabe für Planung, Projektierung und Bau oder frühere Fachkollegen und Freunde bei der Einstellung bevorzugen. Selbst der Wirtschaftsminister ordnet ja an, dass alle Dienstfahrzeuge ausschließlich von dem Konzern bezogen werden, der rein zufällig in seinem Heimat-Bundesland angesiedelt ist. Gleichermaßen ist die Bevorzugung befreundeter Personen bei Einstellungen zu beobachten – man will ja schließlich kein Risiko mit unbekannten und dazu noch meist unerfahrenen Bewerbern eingehen. So wird der schon mit der Aufgabe eines Abteilungsleiters Straßenbau betraute und m.E. sehr fähige, engagierte Dr. *Arnold* (ehemals Gutachterstelle des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR. der schon von *Eisermann* eingestellt worden war) kurzerhand gegen einen genehmeren West-Beamten ausgetauscht.

Das böse Wort *Korruption* macht die Runde. Auch das ist für die Kollegen aus dem Osten ein neues Schlagwort. Die Versuchung ist nicht zu unterschätzen: Wir erhalten von Projektanten, Baubetrieben und Antragstellern für irgendwelche „geldwerten“ Genehmigungen unter vier Augen unverblümt Angebote als Gegenleistung für eine von ihm erwartete oder erhoffte „Kooperationswilligkeit“. Achtung: Äußerste Zurückhaltung und Standhaftigkeit sind geboten.

Und Korruption ist offenbar ein weites Feld: Dazu gehören auch solche „Kavaliersdelikte“ wie Tricksereien bei Ausschreibungen, bei der Auftragsvergabe, bei der Anerkennung von teuren, „nicht vorhersehbaren Zusatzleistungen“ so-

wie das Übersehen von Abweichungen gegenüber dem Projekt und Ausführungsmängeln … Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt und der Geldgier offenbar auch nicht. Einige wenige Kollegen können den Verlockungen auf einen schnellen materiellen Aufstieg nicht widerstehen und lassen sich zu Mauscheleien hinreißen. Es kommt zu fristlosen Kündigungen.

In späteren Zeiten wunderte man sich über Korruption überhaupt nicht mehr, da hieß sie dann Lobbyismus: Da gibt ein Bundeskanzler im Zusammenhang mit Parteispenden sein Ehrenwort zugunsten von Gaunern und stellt dieses über seinen Amtseid ... Sein Wissen wird er ins Grab nehmen. Oder FDP und CSU sollen unwahrscheinliche Parteispenden von einer Hotelkette erhalten haben, und das unmittelbar nach der Reduzierung der MwSt. für Übernachtungen… Beliebt ist auch der Wechsel von Spitzenmanagern in die Politik oder vice versa.

Öffentlichkeitsarbeit

Nach der Vereinigung fanden leider nicht allzu viele Verkehrsplaner aus den neuen Ländern in die bundesweiten wissenschaftlichen Gremien und sie traten auch kaum mit Veröffentlichungen in westdeutschen Fachzeitschriften hervor. Dies war wohl einer gewissen Berührungsangst und den hohen Belastungen durch die nunmehr notwendige berufliche und private Neuorientierung geschuldet; wir mussten uns zunächst erst einmal alle selber in den neuen Arbeits- und Lebensumständen zurechtfinden. Wenige Kollegen aus früheren BfV traten noch auf Fachtagungen mit Vorträgen und Diskussionsbeiträgen auf, allen voran Dr. *Hermann H. Saitz* aus Erfurt oder der Dresdener *Dietmar Hunger* auf einer Straßenbautagung in Hamburg u.a.m. Nur wenige Kollegen fanden in die etablierten Arbeitskreise der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen. So mein Studienkollege der Prof. *Günter Weise* von der Verkehrshochschule/TU Dresden. In dieser angespannten Zeit gab es Bemühungen von wenigen Verkehrsplanern, sich mit publizistischen Beiträgen zu den neuen Forderungen und Rahmenbedingungen zu äußern und über die Erfahrungen des „Übergangs“ zu berichten. Ich habe mal nachgezählt und bin selbst überrascht, dass ich noch 1990/91 vier Artikel in Ostzeitschriften veröffentlicht habe, davon zwei als Überhänge aus der „Wende“-Zeit (damals dauerte es immer noch Monate von der Abgabe der Manuskripte bis zum Erscheinen). Ich befasste mich in Beiträgen zu aktuellen Anforderungen und Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung und das Straßenrecht. Das waren alles keine dollen Neuigkeiten, nur als Hilfestellungen für Ostkollegen gedacht. Diese uns vertrauten Zeitschriften wurden freilich nach wenigen Monaten von westdeutschen Verlagen geschluckt oder ganz vom Markt verdrängt.

Ausflüge nach West-Berlin und Passau

Einige unserer letzten gemeinsamen außerdienstlichen Veranstaltungen im Cottbuser AfV waren Busreisen eines Reisebüros, z.T. mit Ehepartnern. Eine erste, mehrtägige Fahrt führte im Frühjahr '90 über Cheb (Eger) und Mariánské Lázně (Marienbad). Als Wanderer zum Naturschutzgebiet Arber, dann nach Passau. Unser Bus war so klapprig, dass er nach der lockeren Grenzkontrolle in Eisenstein nicht wieder ansprang und wir Insassen den Bus über die Grenze schieben mussten, ganz zur Erheiterung der zuschauenden bayrischen Grenzer. Diese Reise hatten wir noch mit Ostgeld bezahlt und erhielten vom Reisebüro sogar die Unsumme von 10 DM als Taschengeld für jeden Teilnehmer. Eine weitere Fahrt führte uns im Herbst nach West-Berlin, wo uns eine sehr versierte Stadtführerin diese Terra incognita erleben ließ ...

Abwicklung, Arbeitslosigkeit oder Beschäftigung?

Nach der Konstituierung des Landes Brandenburg gab es trotz der konzeptionellen Übereinstimmung mit dem MSWV für die Beschäftigten des Straßenwesens und der Verkehrsplanungsämter erneut eine Phase der Ungewissheit: SBÄ und ÄfV fehlten entgegen der Zuarbeit unseres Ministeriums erst mal ganz und gar im neuen „Landesorganisationsgesetz“, was zu heillosem Durcheinander führte und wilde Spekulationen um Kommunalisierung, Privatisierung oder gar Abwicklung hervorrief. Die Ursachen lagen hierfür nach meiner Meinung darin, dass die frisch eingeflogenen Verwaltungshelfer – je nach ihrem entsendendem Bundesland und nach ihren persönlichen Vorlieben – weit auseinander gehende Vorstellungen zu Strukturen, unterschiedlichste Denkansätze und Lösungsvorstellungen einbringen und durchsetzen wollten.

Anfang Dezember ’90 schrieb das MSWV trotz der Unklarheit im Landesorganisationsgesetz Stellen für ein künftiges Landesamt aus. Ein Verdienst des Abteilungsleiters allgemeine Dienste, des Herrn *Rainer Brettschneider*. Die meisten Mitarbeiter der ÄfV und der Verkehrsbereiche der BVB bewarben sich und füllten dazu einen Personalfragebogen aus. Aus diesem wollte man erkennen, ob der Bewerber aus der DDR Belastendes auf dem Kerbholz hatte. Ich bewarb mich natürlich auch. Den Fragebogen konnte ich mit reinem Gewissen und hinsichtlich der dienstlichen Kontakte mit der Stasi, wie auch mit der Nennung meiner Parteifunktionen, wahrheitsgemäß ausfüllen.

Mitte Dezember ´90 teilte völlig überraschend der Abt.-Ltr 1, *Bretschneider*, den Ämtern mit sichtbar tiefem Bedauern mit, sie seien zum 31. Dezember aufzulösen. Das Gespenst der „Abwicklung“ ging um. Wir mussten nun mit dem Zusatz i.A., also: „in Auflösung“ firmierten[77]. Wir standen erneut vor der Frage, vielleicht doch den Weg in ein Ingenieurbüro zu suchen. Dieser Zug

77 Es war eigentlich noch verworrener, ich habe den ganzen Prozess in der Jubiläumsschrift anlässlich des 10jährigen Bestehens des BLVS eingehender geschildert.

schien aber schon abgefahren zu sein, denn in Cottbus, wie auch in Frankfurt (Oder) und Potsdam hatten sich bereits einige ortsansässige Büros bzw. Außenstellen von Büros aus den alten Bundesländern etabliert. Und aus West-Berlin und den alten Ländern kamen erfahrene Unternehmen mit ihren Vorposten in Gestalt von einigen „Verwaltungshelfern“ im Brandenburger Raum ins Geschäft. (Wie hätten wir mit deren cleveren Formen der Akquisition, verbunden mit kleinen Geschenken, überhaupt mithalten sollen?). *Bretschneider*, *Eisermann* und wir Leiter der SBÄ (i.A.) und ÄfV (i.A.) suchten in mehreren Sitzungen gemeinsam und sehr gründlich nach irgendwelchen Auswegen. Schließlich erhielten wir vom MSWV gleichzeitig mit der Weisung zur Auflösung den Auftrag, „nach Prüfung ihrer (d.h. also die der Mitarbeiter, F. K.) Verfassungstreue“ befristete Verträge mit den Beschäftigten für eine halbjährige „Warteschleife“ abzuschließen und „die Arbeitsfähigkeit sicher zu stellen“. Die Mitarbeiter hatten damit wieder eine Galgenfrist bekommen. Den Leitern selbst wurden in der Eile keine Verträge angeboten[78]. Da ein Streik der Mitarbeiter in der Straßenverwaltung für die Zeit des bald bevorstehenden Straßenwinterdienstes drohte, bahnte sich eine Einigung an. Etliche der Potsdamer Kollegen des AfV und der BVB hatten inzwischen im neuen Verkehrsministerium und in einer Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) eine Anstellung gefunden. Für sie hatte damit die Zitterpartie ein Ende.

In dieser schwierigen Lage hat sich Abteilungleiter *Rainer Bretschneider* wiederholt, sehr engagiert und kollegial mit einem kleineren Personenkreis beraten, um im Interesse der Beschäftigten und für das Funktionieren der Verwaltung gangbare Strukturvarianten und machbare Lösungsansätze zu finden. Und ich immer mittendrin. Dafür bin ich ihm noch heute sehr dankbar. Ohne diese Brain-Stormings wären so manche früheren Mitarbeiter in die Arbeitslosigkeit gefallen. Dabei lernte ich echte und fruchtbare Kollegialität kennen. Hier ein herzliches Dankeschön an ihn...

Werden die Ämter für Verkehrsplanung zu Außenstellen eines Landesamtes?

Erst im Februar ’91 beschloss die Landesregierung in einer Ergänzung des Landesorganisationsgesetzes schließlich doch die Bildung des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau (BLVS), des Autobahnamtes

78 *Bretschneider* hat sich in dieser vertrackten Lage sehr für uns eingesetzt und mit dieser skurril anmutenden Lösung hohe persönliche Verantwortung übernommen.
Ich greife zeitlich vor: Mit mir hat *Eisermann* als Gründungsbeauftragter nach einer Gesprächsrunde zur sachbezogenen Evaluation erst am 11. Oktober 1991 rückwirkend zum 1. Juli einen schriftlichen Arbeitsvertrag abgeschlossen und mich vereidigt. Am 24. Oktober berief er mich zum Abteilungsleiter Verkehr. Zu allen drei Handlungen hatte er angesichts der für mich vorgesehenen Vergütungsgruppe und wegen des schriftlich festgelegten Vorbehalts des Ministeriums allerdings überhaupt keine Ermächtigung! Einen formgerechten Vertrag erhielt ich erst am 17. Februar 1992 vom Ministerpräsidenten *Stolpe*, verbunden mit einer ordentlichen Berufung.

und der Straßenbauämter. [79] Es war nun sicher, dass in das Landesamt die ÄfV und die Bereiche Verkehr der BVB in Gestalt von Außenstellen eingefügt werden sollen. Im April wurde *Falk Eisermann* als Gründungsbeauftragter ernannt, er bildete einen Arbeitsstab mit Sitz in Cottbus, dem die drei Amtsleiter der ÄfV angehörten. *Eisermann* hatte mit diesem Arbeitsstab den Auftrag, alle notwendigen Pläne und Vorbereitungen für den Aufbau des Amtes zu vorzulegen. Als *Falks* Vertreter und Cottbuser hatte ich meinen Teil dieser Aufgaben mit zu tragen. Die ÄfV und die Verkehrsbereiche der inzwischen aufgelösten BVB Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam beendeten ihre Existenz mit dem 30. Juni '91, ab dem 1. Juli gehörten sie als Außenstellen zum BLVS (i.G.) mit dem Gründungsbeauftragten *Eisermann* an der Spitze.[80] Das war faktisch die Geburtsstunde des Landesamtes. Die als unbelastet geltenden Mitarbeiter[81] erhielten nach Fristablauf der „Warteschleife“ am 1. Juli neue, nun aber unbefristete Arbeitsverträge (ich selber noch immer nicht). Mit diesem Schritt war die fachliche Perspektive der Mitarbeiter klar und deren Zitterpartie beendet. Es hat sich also gelohnt, ordentlich und engagiert zu arbeiten. Und es war eine richtige Entscheidung, in den Gremien des Verkehrs- und Straßenwesens bei der Suche nach den besten strukturellen Lösungen aktiv mitzumischen.

Wo das Landesamt seinen Sitz haben würde, war zu der Zeit allerdings noch nicht entschieden. Wird meiner Familie und mir ein Umzug drohen? Mehr dazu im übernächsten Abschnitt zum BLVS.

Betrachte ich BfV (zunächst im Rat des Bezirkes, dann selbständig) und AfV als Einheit, dann stand diese Einrichtung in 22 ½ Jahren ohne ernsthafte Kritiken von der Seite meiner Vorgesetzten unter meiner Leitung – die auch in der Zeit des Köpferollens nach der Wende von meinen Mitarbeitern nicht in Frage gestellt worden ist (in vielen Betrieben und Unternehmen war es ja zu jener Zeit spontaner Demokratie zur Absetzung so mancher Leiter durch die Beschäftigten gekommen!). Allgemeiner Protest erhob sich, als auf der Ausflugsreise nach Passau die Frau eines Kollegen anfing, mit mir zu stänkern...mich solle man nun auch absetzen... wurde sie sofort und unisono zurückgepfiffen...

---

79 Dazu dürfte ohne Zweifel die Drohung der Beschäftigten im Straßenwesen beigetragen haben, während des Winterdienstes zu streiken, um unbefristete Verträge zu erzwingen.

80 Wieder ein Blick in die Zukunft: Im Oktober ’91 wird man die Stelle des BLVS-Präsidenten ausschreiben und *Eisermann* nicht bestätigen. Der Mohr hatte seine Schuldigkeit getan … Abgesehen von einigen Ungeschicklichkeiten auf diesem schwierigen Terrain.

81 Als belastet wurden einige Mitarbeiter angesehen, die von den ÄfV Frankfurt(Oder) und Potsdam nach Auflösung des Parteiapparates und der Stasi/Nasi eingestellt worden waren und zwei alkoholabhängige Kollegen.*Jürgen Tietze* wurde nicht übernommen, weil man ihm die Einstellung von Leuten der aufgelösten Stasi zur Last legte und in Klammern, weil er sich für den Posten eines Abt.-Ltr. in der Landesregierung interessiert hatte. Vielleicht auch wegen seiner Rolle bei der Auflösung und Neubesetzung der früheren Bezirksleitung (BL) der SED. Aus der Gauck-Überprüfung resultierten auch später noch weitere sofortige Entlassungen.

Die Mühlen der Gauck-Behörde,

Überprüfung von Studienabschlüssen aus der DDR-Zeit

Obwohl ich noch immer keinen schriftlichen Arbeitsvertrag hatte (ich war also nur mit Handschlag gebunden, kein schönes Gefühl!), lud man mich Anfang Mai '91 vor die Personalkommission des MSWV zur Überprüfung meiner politischen Vergangenheit und einer eventuellen Stasi-Mitarbeit. Der Leiter der Kommission war Personalchef *Dornburg* (NRW), Beisitzer der Kirchenmann Dr. *Meyer* (West-Berlin), der Abt.-Ltr. Verkehr *Mehlmann* (Bbg.), als Mitglied des Personalrates und zu jener Zeit Mitarbeiter der Abt. Straßenwesen *Michael* (Bbg.) und der Schriftführer *Krutein* (NRW) aus dem Personalbereich.

Ich war ja niemals informeller Mitarbeiter des MfS (IM), hatte aber in dem Befragungsbogen über die dienstlichen Kontakte zur MfS-Bezirksverwaltung umfassend und wahrheitsgemäß berichtet. Die „Gauck-Behörde" hatte dem MSWV am 4. März mitgeteilt, „... (es) haben sich keine Hinweise auf eine Zusammenarbeit mit dem Staatssicherheitsdienst ergeben." Auch die Parteifunktionen lagen unterhalb des „kritischen Bereichs" und spielten im Gespräch kaum eine Rolle. Nach Auswertung des Fragebogens und der Antwort der Gauck-Behörde kam man nach reichlicher, aber im Wesentlichen fairer Diskussion zu dem Schluss, „... dass gegen Ihre zukünftige Beschäftigung Bedenken nicht bestehen." Das war nun also mein „Persilschein".

Dieses Schreiben bekam ich allerdings aus unerfindlichen Gründen erst Monate später zur Kenntnis und erfuhr da, dass die Personalkommission darüber hinaus entschieden hatte, dass sie zwar gegen eine leitende Tätigkeit im nachgeordneten BLVS keine Einwände habe, ich dürfte nur nicht im Ministerium tätig werden. Aber ich hatte mich ja ohnehin nicht für das Ministerium beworben.

Pikant war hierbei die Tatsache, dass der mir beruflich gut bekannte Kollege *X* als das schärfste Mitglied der Kommission auftrat. Der war vor seiner Zeit im Ministerium ein Mitarbeiter des BfV Potsdam, soll dort noch Anfang 1989 wieder einmal erfolglos um Aufnahme in die SED gebeten haben und wurde einige Zeit nach meiner Anhörung selbst als mutmaßlicher IM enttarnt und sofort aus dem öffentlichen Dienst entfernt. Etwas unverständlich ist mir noch heute, dass mich dieses Ministerium entgegen der mir da noch nicht bekannten Empfehlung der Kommission vier Monate später auf dem Wege der Abordnung für „eine vorerst befristete Tätigkeit" im MSWV angefodert hat[82]. Also auch im Westen merkwürdige Kaderpolitik[83], nur dass sie dort nicht so heißt.

82 Dazu mehr im Folgeabschnitt.

Absolventen von Hoch- und Fachschulen der DDR mussten damals die Anerkennung der Gleichwertigkeit ihrer in der DDR erworbenen Qualifikation nachweisen. Dafür wurden die einzelnen Hoch- und Fachschulen in einem Katalog aufgeführt und fachgebietsweise ihre Vergleichbarkeit mit der Bundesrepublik festgelegt. Für die Absolventen der früheren Hochschule für Bauwesen Cottbus (in der ich ja studiert hatte) trat das Dilemma auf, dass diese zunächst ünberhaupt nicht in der Auflistung enthalten war. Dieser Mangel wurde erst nach einiger Zeit infolge Intervention mehrerer Betroffener behoben. Es ist wohl in 1. Linie meinem ehemaligen HfBC-Kollegen und Freund *Siegfred Möbius* zu verdanken, dass er eine schnelle Korrektur dieses Versäumnisses erreicht hat. Sonst wären alle „Cottbuser" hinsichtlich der Vergleichbarkeit mit BRD-Abschlüssen als Fachschulabsolventen eingestuft worden. Danke, lieber *Siegfried*!

Personalräte und VSVI

Etwa um die Jahreswende 1990/91 erfolgte die Formierung von Personalräten in den ÄfV als für uns Ostler neue Form der Mitarbeitervertretung. Das erwies sich später als vorteilhaft, weil durch diesen Vorlauf die Interessen der Außenstellen im Personalrat der Zentrale in Kolpin und in Hoppegarten wirksam vertreten werden konnten.

Erwähnen will ich auch noch die Bildung der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Brandenburgs (VSVI) im Dezember '90. Angeregt durch eine VSVI- Tagung zu der mich 1984 der SBA-Leiter von Kassel eingeladen hatte, gehörte ich in Brandenburg zu den aktiven Gründern dieser Ingenieurvereinigung und war auch einige Jahre im Landesvorstand tätig. Die Zusammenführung der Brandenburger und der Berliner Verbände erfolgte später. Die VSVI hatte einen großen Anteil an der Schulung vieler Ingenieure und am Erfahrungsaustausch untereinander. Sie organisierte lehrreiche Fachexkursionen im In- und Ausland. Meine aktive Mitarbeit beendete ich nach einigen Jahren, nachdem sich diese Vereinigung nahezu ausschließlich auf Straßenbau und Straßenverkehrstechnik eingeengt hatte und weil ich von Hoppegarten aus keine besondere Bindung zu einer ihrer Bezirksgruppen zu entwickeln vermochte.

Was müssten, was können wir an positiven Erfahrungen der Verkehrsplanung retten?

83 Nach 19 Jahren wird bekannt, dass der West-Berliner Polizist *Kurras*, der Benno Ohnesorg erschossen hatte, IM war. Alle Welt empört sich über das Ansinnen, man hätte doch nach der Vereinigung auch dortige Beamte überprüfen müssen. Die offizielle Antwort von *Momper* lautete, das sei damals unzumutbar, verfassungsrechtlich bedenklich und nicht zu bewältigen gewesen … Merkwürdig berührt auch, dass erst sehr spät, in diesen Tagen, die Überprüfung der Abgeordneten des Brandenburger Landtages hinsichtlich einer Zusammenarbeit mit der Stasi erwogen wird.

Nach dem Ausklang der BfV/ÄfV und der Eingliederung ihrer Beschäftigten in das BLVS will ich hier ein gewisses Fazit versuchen: Wir Verkehrsplaner der DDR waren bemüht, in unserer praktischen Tätigkeit – emotional verbunden mit der Region und ihren Menschen – eine verantwortungsbewusste und nachvollziehbare Analyse und Prognose des Verkehrsgeschehens vorzunehmen und die notwendigen planerischen Vorarbeiten für die Gestaltung der Verkehrssysteme, -netze und -anlagen zu leisten. Dies dürfte alles in allem gelungen sein. Freilich stieß die Umsetzung in konkrete Veränderungen oft auf enge finanzielle, materielle und ideologische Grenzen. Leider mussten wir uns vielfach auch mit Aufgaben herumschlagen, die mit Verkehrsplanung nur entfernt oder kaum etwas zu tun hatten und wir konnten uns dabei einer gewissen Ideologisierung unserer Arbeit nicht entziehen.

Bedauerlicher Weise konnten die in vielen Jahren angesammelten Erfahrungen und Arbeitsergebnisse in der Verkehrsplanung nur teilweise über die Wendewirren hinübergerettet werden. Viel zu viel an Unterlagen und Fachwissen ging in dieser Zeit verloren. Und so mancher gute Fachmann konnte nicht in den neuen Strukturen Fuß fassen, verließ die Verkehrsplanung, ging in den Ruhestand oder wurde gar arbeitslos. An positiven Erfahrungen konnten wir Verkehrsplaner nach der Wiedervereinigung ein durchaus komplex angelegtes, die Verkehrszweige und Verantwortungsebenen interdisziplinär überspannendes und schließlich mit der Regional- und Stadtplanung korrelierendes Denken und eine emotionale Bindung zum Planungsgebiet einbringen. Von Vorteil erwies sich die aus der Knappheit aller Mittel und Möglichkeiten resultierende Fähigkeit, nicht nur großzügige Infrastrukturplanungen zu konzipieren, sondern auf die Schonung natürlicher materieller Ressourcen zu achten, auch über Alternativen einer Leistungssteigerung der bereits vorhandenen Systeme und Anlagen nachzudenken, wegen der begrenzten finanziellen und materiellen Möglichkeiten auch Ausbaustufen vorzuschlagen. Unser Herangehen an Planungen und die dabei verfolgten Grundsätze dürften auch unter den heutigen Bedingungen von Interesse sein.

Was vermutlich aus dem Erfahrungsschatz der DDR-Verkehrsplaner verloren gegangen ist, war die Anlage und Laufendhaltung eines „Planungskatasters“ mit klaren Vorstellungen zur Flächenfreihaltung für künftige Verkehrsbauten bzw. spätere Etappen der Ausgestaltung von Verkehrswegen in Ausbaustufen. Leider, leider...

F) Der fünfte Abschnitt des Berufslebens MSWV Potsdam und BLVS Hoppegarten

Am 01. Juli 1991 wurde das Brandenburgische Landesamt für Verkehr und Straßenbau (BLVS) in einer Beratung im MSWV mit dessen Abteilungsleitern (AL) Zentrale Dienste *Bretschneider*, mit AL Straßenbau *Vollpracht*, AL Verkehr *Mehlmann* und dem Gründungsbeauftragten des BLVS Dr. *Eisermann* zu Fragen der BLVS-Struktur aus der Taufe gehoben – als ein Bestandteil der Verkehrs- und Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg und dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) unterstellt. Über die durchaus schwierige Geburt dieser Einrichtung und die damit verbundene Abwicklung der drei ÄfV Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam habe ich in der Broschüre zum 10-jährigen Jubiläum des BLVS ausführlich berichtet und im vorigen Abschnitt zur Entstehungsgeschichte des BLVS darüber hinaus noch weitere Begebenheiten aufgeschrieben.

Erst einmal erfahre ich eine befristete Abordnung

Im August '91 wurde ich in einer Zusammenkunft im MSWV unterrichtet, es sei kurzfristig ein Mitarbeiter ausgeschieden und müsse umgehend ersetzt werden. Dann wurde ich überraschend gefragt, ob ich bereit sei, für vier/fünf Monate aushilfsweise (also vorerst befristet) im Ministerium zu arbeiten. Mir wurde ein Dienstauto des künftigen Landesamtes zugebilligt. Ich sagte nach einem Telefonat mit meiner Frau zu und erhielt somit kurz nach dem Start des neuen Landesamtes eine befristete Abordnung zur Abt. Straßenbau im MSWV für die Zeit bis zum 31. Dezember 1991. Ich sagte aus zwei Gründen zu: Erstens sollte ich im BLVS ohnehin einen Großteil meiner Verantwortung auch dem Straßenwesen zuwenden[84] und zweitens hatte ich selber zu diesem Zeitpunkt noch immer keinen ordentlichen Arbeitsvertrag mit dem BLVS. Da wollte ich nicht abweisend sein und den Vertrag dadurch vermasseln. Meine Zusage gab ich nach dem „Familienrat“, ohne schon zu ahnen, dass wir von nun an 1½ Jahre lang eine Wochenend-Ehe führen müssten. *Eisermann* war über diesen Schritt nicht besonders glücklich, da er in der angelaufenen hei-

84 Nach damaligem Arbeitsstand wären zum einen die Zuordnung der Straßennetzplanung und die Grundsatzplanung für Straßenneubau in „meiner“ Abteilung Verkehr angesiedelt worden . Das hätte im Sinne einer „integrierten Straßenplanung“ durchaus Sinn gegeben (nach etwa einem Jahr wurde dieser Aufgabenbereich Straßenplanung jedoch auf Betreiben der Abt. Straßenwesen des MSWV aus „meiner“ Abteilung herausgenommen). Anderseits war ich ja als *Eisermanns* Vertreter auch für den Bereich Straßenbau indirekt mit verantwortlich. So war mein zeitweiser Einsatz im MSWV also kein fremdes Terrain und würde keine verlorene Zeit bedeuten.

ßen Aufbauphase des Amtes auf seinen Stellvertreter erst mal verzichten musste. Die Abordnung war kurzfristig notwendig geworden, nachdem mein Vorgänger Dr. *Dieter Breternitz*[85] wegen seiner, im Gauck-Fragebogen nicht angegebenen, ausschließlich dienstlichen Stasi-Kontakte[86] den Arbeitsplatz von einer Minute zur anderen verlassen musste. Also wurde ich abgeordnet[87], um dessen Arbeit ohne irgendeine inhaltliche Übergabe oder fachliche Einführung durch den nunmehrigen Vorgesetzten weiter zu führen. Ob Dieters früher Tod mit diesen Ereignissen zusammenhing, ist zu spekulativ.

Abschied von meinen Cottbuser Kollegen

Kurz bevor ich die Abordnung antrat, musste ich in Cottbus klar Schiff machen und meinem Kollegen *Karl-Heinz Helbig* die Geschäfte übergeben, der da schon als Dezernatsleiter Verkehrsplanung designiert war. Es war klar: Mein Arbeitsplatz wird nach Ablauf der Abordnung keinesfalls mehr in der Karlstraße, vermutlich nicht einmal in Cottbus sein[88]. Also hieß es Abschied nehmen. Die Kolleginnen und Kollegen bereiteten mir eine sehr schöne und besinnliche Abschiedsfeier, zu der sogar frühere Mitarbeiter kamen, die schon an anderer Stelle einen neuen Arbeitsplatz gefunden hatten. Mit einigen Kollegen hatte ich ja in Cottbus über zwei Jahrzehnte verbracht, da kam schon Wehmut auf. Ich bedankte mich für die langjährige Zusammenarbeit, für die angenehme Atmosphäre und die Unterstützung, die ich immer wieder von allen erfahren hatte. Ich versprach, mich auch weiter für die Interessen der Mitarbeiter in den Außenstellen einzusetzen. Es wird sich zeigen, dass für mich die Cottbuser Zeit endgültig vorbei war.

Potsdam als wichtiges Intermezzo

Die Tätigkeit im MSWV war sehr anspruchsvoll, vieles war mir neu, aber es hat mir durchaus auch Spaß gemacht. Ein Nachteil: Ich musste wochentags getrennt von meiner *Karin* in Potsdam leben. Das war für sie besonders belastend, weil ihr Vater erst ein halbes Jahr davor verstorben war. Positiv an Pots-

---

85 Übrigens ein früherer Büroleiterkollege mit anschließend mehreren Dienstjahren im Ministerium für Verkehrswesen der DDR auf dem Buckel.

86 Die Gauck-Behörde hatte mitgeteilt, dass in der dortigen Akte über *B.* eine Quittung für einen Blumenstrauß mit 50 roten Rosen zu dessen 50. Geburtstag entdeckt worden sei. Das erschien als Indiz für eine besonders intime Beziehung, als Anerkennung von „Gefälligkeiten“ gegenüber der Stasi und führte im Zusammenhang mit dem Verschweigen von nun wirklich unvermeidbaren dienstlichen Kontakten bei der Planung und dem Bau von Autobahn-Grenzübergangsstellen im „Stasikontakt-Überprüfungs-Fragebogen“ zur Entfernung aus dem Dienst! Halt hektische Zeiten …

87 Ausgerechnet ich, der ja ebenso dienstliche MfS-Kontakte hatte, wenn auch im Personalfragebogen gemeldete und von der Personalkommission als unbedenklich eingestufte Kontakte.

88 Wo die Zentrale des BLVS angesiedelt werden wird, war da noch nicht entschieden, *Eisermann* kämpfte immer noch um den Standort Cottbus. Bisher hatte er hierfür in der Landesverwaltung keine Unterstützer gefunden. Irgendwann hat er auf diese Weise seine Perspektive im Landesamt vermasselt-

dam war für mich, dass Tochter *Petra* und Minitochter *Ulrike* in Berlin wohnten und wegen ihrer Aspirantur ab und an in Potsdam im Internat lebte.

Ich fand in Potsdam bald eine niedliche, möblierte Wohnung für mich allein in der Dreves-Straße, nahe der Staatskanzlei. Ein Selbstfahrer-Passat vom BLVS stand mir ständig zur Verfügung. Gelebt habe ich faktisch vom Trennungsgeld.

Die Stadt war mir schon seit vielen Jahren vertraut, nämlich seit 1957, als ich im Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen (EIBSw) in Babelsberg mein Praktikum gemacht habe. Dem waren zahlreiche private und dienstliche Besuche gefolgt. Vieles hatte sich in diesen 44 Jahren verändert:. Den großen Neubaugebieten standen unübersehbarer Verfall, gezielte Vernachlässigung und teilweise Überbauung der architekturhistorisch bedeutsamen Innenstadt entgegen. Selbst das einmalige Holländische Viertel machte einen heruntergekommenen Eindruck.

Was gab mir diese Zeit im Ministerium? Ich lernte Landstriche im Norden und im Westen Brandenburgs vor Ort kennen, die mir bisher nur von den Karten her oder von der Durchfahrt zur Ostsee bekannt waren.

Erstmals erlebte ich die hautnahe Zusammenarbeit mit Verwaltungshelfern aus dem Westen. Von Vorteil für die spätere Arbeit im Landesamt war, dass ich einflussreiche Persönlichkeiten im Ministerium bis hin zum Minister *Wolf* und zum Staatssekretär Prof. *Gräf*, alle Abt.-Ltr. und viele der Mitarbeiter kennenlernte. Ich hatte zahlreiche Begegnungen innerhalb des Ministeriums mit den Leitern und Mitarbeitern anderer Abteilungen. Besonders wichtig waren für meine spätere Tätigkeit im BLVS die Kontakte zur Abteilung Verkehr mit Herrn *Mehlmann* an der Spitze. Kontakte hatte ich häufig mit Vertretern des BMV in Bonn oder und bei deren Ortsbesuchen in Brandenburg. In bester Erinnerung sind mir dabei die Gespräche mit den Herren *Bartsch* und *Lorberg*. Ich hatte zu tun mit Städten und Gemeinden, Ingenieurbüros und Bauunternehmen, mit dem Autobahnamt und den SBÄ, schließlich mit der gerade im Aufbau befindlichen GmbH mit dem langen Namen *Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH*, kurz DEGES. Kontakte ergaben sich auch mit der etwas ominösen Landes-Entwicklungsgesellschaft LEG, der jedoch kein allzu langes Leben beschieden war. Ich will damit die Aufzählung von Institutionen beenden. In der relativ kurzen Zeit in Potsdam habe ich also zahlreiche Menschen kennen gelernt, damit meine Menschenkenntnis erweitert, mehr „westliche“ Sach- und Fachkenntnis erworben und Erfahrungen für meine spätere Tätigkeit im Landesamt gesammelt. Und ich hatte viel Papier zu bewegen. Ob ich neben der ministeriellen Geschäftigkeit tatsächlich etwas bewirkt habe? In der kurzen Zeitspanne wohl nicht allzu viel. Aber im fernen Cottbus blieb die Arbeit liegen.

Mehrmals hatte ich für Besuche des Ministerpräsidenten, des Ministers oder des Staatssekretärs in den Kreisen und für die damals üblichen Regionalkon-

ferenzen relativ kurzfristig Redebeiträge, Sprechzettel[89] und Hintergrundmaterial beizusteuern. Mitunter durfte ich auch selber an diesen Treffen teilnehmen. Dabei konnte ich mich meist auf „Zuarbeiten“ der Außenstellen des Landesamtes und auf die Konsultation des Autobahnamtes und der SBÄ stützen. Gleichartige Aufgaben waren für die Pressekonferenzen dieser Politiker zu erfüllen. Sehr beeindruckt war ich von den Beratungen des Ministerpräsidenten *Manfred Stolpe* mit Vertretern der Kreise. Mir imponierte dessen ruhige, sehr konzentrierte Art des Vortrags. Und seine Bereitschaft zuzuhören.

Trotz der Kürze der Zeit habe ich an etlichen Planungen mitwirken können, so an Planungen für den Ausbau des Berliner Autobahn-Ringes, von Grenz-Übergangsstellen (GÜSt) in Schwedt, Kietz und Guben sowie an etlichen Ortsumgehungen. Viele Maßnahmen liefen im Rahmen der sogen. *Projekte Deutsche Einheit* und *Aufbau Ost* und schließlich war ich konsultativ beteiligt an einigen Maßnahmen nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG). Einfluss konnte ich auf eine Reihe von Investitionen ausüben, so zu Planungen der Güterverkehrszentren (GVZ) im Umland von Berlin einschließlich ihrer Verkehrsanschlüsse, zur Nachnutzung von GÜSt (beispielsweise für ein Gewerbegebiet Dreilinden) und schließlich von militärischen Objekten im Zuge der Konversion zu friedlichen Zwecken (hier hat mich der Einblick in das geheimnisumwobene Hauptquartier in Wünsdorf besonders interessant).

Während der Potsdamer Zeit arbeitete ich noch immer im Arbeitskreis der Straßenbaujuristen der Bundesländer mit. Schließlich konnte ich nun „meinen“ Entwurf des Straßengesetzes vor Ausschüssen des Landtags vortragen und dessen problemlose Verabschiedung im Landtag erleben. Darüber habe ich schon in vorigen Abschnitten mehr erzählt.

Im Arbeitsprozess konnte ich mir vertiefte Kenntnisse gesetzlicher Vorschriften und technischer Bestimmungen der Bundesrepublik aneignen. Und: Ich lernte die Verwaltungsverfahren und den Verwaltungsablauf in der täglichen Arbeit anzuwenden.

Wie fand ich meinen Schreibtisch vor?

Den überstürzten Abgang von *Dieter Breternitz* habe ich ja schon geschildert. Man hat ihm nicht mal erlaubt, noch seinen Schreibtisch zu ordnen oder einige persönliche Dinge mitzunehmen. Eine Übergabe im Sinne der Einführung in die Aufgabenfelder und in die laufenden Vorgänge durfte offiziell nicht stattfinden. Ich selbst wurde gebeten, keinerlei Kontakt mit dem mir befreundeten *Dieter* zu pflegen. Was ich jedoch teilweise ignorieren musste, sonst wäre zwangsläufig manche meiner Entscheidungen grob fahrlässig gewesen

89 Bis dahin hatte ich immer einen der Unterschiede zwischen den Politikern in Ost und West darin gesehen, dass die einen gekonnt lockere Reden hielten und die anderen an ihren Manuskripten klebten. Aber ich sah, dass auch die Herren aus dem Westen nicht ohne Blatt auskamen; sie verstanden aber als bessere Schauspieler, das zu kaschieren.

Auf dem Schreibtisch und in den Schränken türmten sich ohne erkennbare Ordnung erledigte und unerledigte Vorgänge. Manche Papiere waren ohne Eingangsstempel einfach auf diesen Stößen gelandet. Es herrschte das reine „Sedimentationsprinzip“. Nur die vom Minister, Staatssekretär oder Abteilungsleiter mit einem Eingangs- bzw. Bearbeitungsvermerk versehenen Schreiben, verbunden mit einem konkreten Auftrag, waren offenbar in Angriff genommen worden. Es fanden sich unter den ungeordneten Stapeln alle möglichen Eingänge, Offerten von Unternehmen, Eingaben alten DDR-Stils mit Beschwerden, Ideen und Vorschlägen, resultierend aus der Wende-Euphorie oder auch aus ersten Enttäuschungen nach der Vereinigung.. Das meiste davon war unbeantwortet geblieben. Und täglich kam Neues dazu. Bei meiner abschließenden Übergabe war der unerledigte Stapel nach etlichen Monaten deutlich geschrumpft, aber noch immer nicht voll abgearbeitet. Dabei war mir der frühere Mitarbeiter des BfV Potsdam, der Kollege *Fiedler* (ehemaliger BfV-Mann) eine große und unverzichtbare Hilfe.

Das Ministerium hatte sein neues Domizil erst vor wenigen Wochen in der Potsdamer Dortustraße bezogen. Ich saß mit meinem Mitarbeiter *Fiedler* zusammen. Ihn und den Kollegen *Morck* kannte ich ja schon flüchtig als Ehemalige des Potsdamer BfV. Bekannt war mir noch von früher der künftige Referatsleiter Ökonomie *Frank Niehoff* (aus der Bezirksverwaltungsbehörde Potsdam), der Kollege *Werner Ballschmiede* (von den Büroleitertreffen) und der ältere *„Brücken-Schmidt“* (vom früheren Praktikum in Babelsberg). Diese fünf Kollegen halfen mir, den ersten Schock zu überwinden und etwas Boden unter die Füße zu bekommen. Übrigens traf ich in einigen Abteilungen und in dem merkwürdigen Wurmfortsatz des Ministeriums, der Landesentwicklungs-Gesellschaft (LEG), eine Reihe junger Leute aus dem früheren BfV Potsdam, tätig natürlich nur in der zweiten und dritten Reihe. Dem ehemaligen Büroleiterkollegen *Jürgen Tietze* hatte man eine Tätigkeit im Öffentlichen Dienst seitens der Personalkommission aus verschiedenen Gründen verwehrt[90].

Vom Westen lernen heißt siegen lernen. Lehrreich war der Umgang mit den vielen zeitweiligen „Verwaltungshelfern“ aus unterschiedlichen alten Bundesländern, die meisten kamen aus NRW. Es gab so’ne und solche … An dem Einsatz im Osten haben sie alle gut verdient: Zu ihren normalen Bezügen kamen Tagegeld und Trennungsentschädigung, mitunter eine zusätzliche und reichliche „Buschzulage“ oder eine vorgezogene bzw. in Aussicht gestellte Beförderung. Mancher hat sich echt in die Aufgaben gekniet, andere täuschten hektische Betriebsamkeit vor. Nur wenige sind auf Dauer geblieben. Ich hatte

90 Die Beschäftigten des ehemaligen BfV Potsdam waren also alle entweder beim MSWV oder beim BLVS untergekommen. Außer eben *Jürgen Tietze*. Ihm hatte man mehrere Dinge übel genommen: Er hatte zwar zu den Leuten gehört, die im Wendeherbst in Potsdam die Bezirksleitung der SED abgesetzt haben, so dass er plötzlich und kurz vor dem Zusammenbruch des ganzen Ladens Mitglied der SED-Bezirksleitung geworden war. Allerdings hatte er nach der Auflösung des MfS/AfS schnell noch etliche der nun arbeitslos gewordenen Tschekisten eingestellt und schließlich bewarb er sich in seiner bescheidenen Art zu allem Überfluss in Konkurrenz zu *Mehlmann* als Abt.-Ltr. Verkehr des Ministeriums. Das war nun doch von vornherein illusionär.

zunächst angenommen, dass die Westkollegen nicht schlechthin als Sachbearbeiter tätig sein sollten, sondern dass sie als „Aufbauhelfer“ mit ihren Kenntnissen und Erfahrungen uns Ossis anleiten sollten, um uns für unsere Aufgaben fit zu machen. Das war in der täglichen Praxis meist allerdings nicht so. Leider war meine Annahme falsch. Vielleicht wollte man sich auch nicht aufdrängen. Eigentlich ist man ja schließlich in einer auf Konkurrenz basierenden Gesellschaft aufgewachsen und nicht als Lehrausbilder abgeordnet. Jeder erledigte lieber seine Aufgaben wie ein Sachbearbeiter, ohne nach rechts oder nach links zu sehen. Teamarbeit wurde propagiert, aber kaum betrieben. Wenn ich allerdings mal jemandem eine Frage stellte, bekam ich dann auch bereitwillig eine gründliche erklärende Antwort. Dass ein in der DDR sozialisierter Mensch erst einmal begreifen musste, wie das ganze Verwaltungsgetriebe nach westlichem Muster läuft, konnten die eingeflogenen Verwaltungshelfer natürlich überhaupt nicht verstehen. Ich frage mich, ob denn niemand diese Leute auf eine solche Aufgabe eingestimmt hat… Dazu gleich noch einige Beispiele. Es war schon merkwürdig, dass einige dieser Herren das Vergaberecht ziemlich großherzig auslegten, Projektierungsbüros aus ihrem Bundesland zur freihändigen Vergabe gleich mitbrachten und keine Bedenken hatten, wenn diese unbegründet großzügige (und demzufolge auch überzogen teure) Projekte ablieferten. Selbst für westdeutsche Verhältnisse war einiges an diesen Projekten unbegründet und unwirtschaftlich.

Ich denke nur an einen vom Projektanten favorisierten Autobahntunnel in Ludwigsfelde, wo innerhalb des Stadtgebietes zunächst an Stelle der alten Hochlage ein schön langer und sehr teurer Tunnel, verbunden mit mehreren Gleiskreuzungen und Straßeneinbindungen, empfohlen worden ist. Ich erinnere mich auch noch an die Untersuchungen zur Spreebrücke im Berliner Autobahnring nördlich des Dreieckes Spreeau. Dort wurde zuerst einmal „aus Umweltaspekten“ eine Brückenlänge geplant, die gegenüber dem Hochwasser-Abflussquerschnitt um das Dreifache länger sein sollte. Das zielte auf die erleichterte Wanderung von allerlei Getier parallel zum Fluss. Ähnlich überzogen schien mir auch eine Aufspreizung der beiden Richtungsfahrbahnen mit einem gegenseitigen Abstand von über 25 m. Als ich in beiden Fällen Bedenken äußerte, die vorgelegte Lösung sei überzogen und sicher unwirtschaftlich, erntete ich nur ein mitleidiges Lächeln. Meine begründeten Bedenken wurden von den „Helfern“ in den Wind geschlagen. Ich sei eben noch befangen in der Mangelwirtschaft der DDR und außerdem müsse ich bedenken: „Das bezahlt doch sowieso alles der Bund, da machen Sie sich mal keinen Kopf!“

Gebaut wurde nach Jahren des Abklingens der vorherigen Euphorie schließlich auch auf Drängen des MSWV, des Autobahnamtes und der Straßenbauämter viel bescheidener (und mit deutlich geringerem Finanzbedarf.). Aber da waren diese Helfer schon lange über alle Berge und der Projektant hatte sein Geld. Schlimm nur, dass für diese Bauvorhaben ggf. unnötig Geld ausgegeben worden ist und für die Aufbauarbeit im Land kostbare Zeit verloren ging..

Diese eben geschilderten Vorgänge beweisen: Der Begriff *Seilschaften* kam nicht zufällig aus dem Westen, drückte aber die Furcht aus, solche Verbindungen könnten auch unter den neuen Bundesbürgern bestehen oder aufkommen.[91] Die Beziehungen der Westler untereinander wurden allerdings vornehmer als *Netzwerk* bezeichnet, gemeint ist aber wohl das gleiche Spiel. Ich war immer wieder verblüfft, mit welcher Selbstverständlichkeit oder auch Raffinesse mir von Projektierungsbüros und Investoren „kleine“ Geschenke angeboten wurden, wahrscheinlich um meine Empfänglichkeit für größere Aufmerksamkeiten zu testen und dann wichtige Aufträge einzufangen. Schon dieser ersten Stufe zu einer möglichen *Korruption* ging ich unerfahrener und überängstlicher Ossi ganz konsequent aus dem Wege. Möglicher Weise ist das nicht allen Ost-Kollegen gelungen…

Als es auf Weihnachten zuging, wurden wir Mitarbeiter in der Dienstbesprechung durch den Vorgesetzten aktenkundig *belehrt*, dass keinesfalls irgendwelche Geschenke von Firmen entgegengenommen werden dürften. Na, wer wird denn auch! Kurz vor dem Fest überbrachte uns dann der gleiche Mann persönlich alle möglichen Präsente aus dem Fundus, der sich bei ihm angehäuft hatte. Es waren halt Wein- und Schnapsflaschen, schöne Kalender, etwas bessere Schreibgeräte usw. Hatte ihn möglicherweise niemand belehrt?

Aufwendig war es, die Akquisition der Ingenieurbüros aus dem Westen zum Angeln von Aufträgen abzuwehren, wie eben auch die hochtrabenden Spinnereien, die Investoren auf der Jagd nach Fördermitteln mit großer Überzeugungskraft und wortgewaltig vortrugen. Das Wort *Akquisition* lernte ich hier erstmals kennen. Das verrückteste Beispiel war die absolute Schnapsidee, den bis dahin von der Sowjetarmee genutzten Flugplatz Welzow zu einer Art *Dubai im näheren Osten* auszubauen um dort reichen Russen die Möglichkeit für luxuriöse Einkäufe und Urlaube in der den Tagebauen folgenden Seenlandschaft – verbunden mit etwas Nostalgie wegen der früheren Nutzung dieses Areals durch die Rote Armee – zu bieten.

Noch so eine schöne Idee: Irgendein Genie reichte eine neuartige Lösung für den Gütertransport zwischen Westeuropa und dem Fernen Osten ein. Auf zwei Schienentrassen mit einem gegenseitigen Abstand von, ich glaube 80 bis 100m sollten zwei Lokomotiven ein Riesen-Luftschiff zur Beförderung schwerer Lasten ziehen. Der Mann ließ sich nicht von seinem Besuch abhalten.[92]

---

91 Langsam wurde auch mir klar, warum man solche Furcht vor „Seilschaften“ der Kollegen aus der früheren DDR hatte. Das war die eigene Erfahrung mit diesem Thema in den alten Bundesländern. Dabei waren das früher im Osten eher harmlose Beziehungen der damals nötigen Beschaffung von Raritäten, wie sie ein Sack Zement oder einige Bretter oder gar ein Autoreifen darstellten.

92 Was sind schon die Windeier Lausitzring und Cargolifter gegen das *Welzower Dubai* oder die *Luft-Hoch-Fessel-Ballon-Bahn*?! Wie viel Geld und Kraft wurde in die Transrapid-Planung Berlin-Hamburg gesteckt? Von dem Debakel „Schönefeld“ ganz zu schweigen.

Da war es schon eine Freude, in dem unerledigten Erbe meines Vorgängers eine ziemlich gründlich ausgearbeitete Planung meines früheren Dozenten, des Lausitzer Landschaftsplaners *Otto Rindt.*[93] zu finden, die ich umgehend an die DEGES weiter reichte. *Rindt* wandte sich darin gegen den Ausbau der BAB 4 im Bereich der Hörselberge bei Eisenach und schlug deren nördliche Verlegung vor. Ob er einen Anteil daran hat, dass dies in den letzten Jahren tatsächlich etwa so gebaut worden ist?

Sonstige Ereignisse

Wenig lag es mir am Anfang, mit den Medien umzugehen. Es gelang mir nicht immer, solche Bitten abzuwehren. Offen gesagt, hatte ich anfangs Angst vor solchen Auftritten. Schließlich stellte ich mich aber doch einigen Interviews von Brandenburger und Berliner Zeitungs- und Rundfunkreportern. Und es ging sogar ganz gut und mit der Zeit immer besser. Der Bammel davor blieb.

Während meiner Potsdamer Zeit führten mich Dienstreisen mit Flugzeug mehrmals nach dem damaligen Regierungssitz Bonn zum BMV. Wiederholt musste ich die Abt. Straßenwesen bei den Regionalkonferenzen des MP und bei Besuchsreisen des Ministers oder seines Staatssekretärs vertreten. Interessant waren auch die Dienstreisen zu den Sitzungen des Arbeitskreises der Straßenbaujuristen, die immer auch mit Besichtigungen historischer Orte verbunden waren. Zum Schluss der Abordnung und nach Verabschiedung des Brandenburgischen Straßengesetzes beendete ich meine Teilnahme in diesem Arbeitskreis.

Bei den Dienstreisen nach den „alten Bundesländern“ verstärkte sich der Eindruck einer in West und Ost sehr unterschiedlichen Herangehensweise bei der Überwindung der Kriegsschäden in den einzelnen Städten und Regionen[94].

Was mir im Umgang mit Westkollegen auffiel

Wichtig war durchaus die Berührung mit den West-Helfern für das Erlernen der Formen des täglichen Verkehrs miteinander und für die Vertiefung meiner Menschenkenntnis. Man konnte von ihnen durchaus Höflichkeit und geschliffene Umgangsformen abgucken. Aber wie unterscheide ich Höflichkeit von aufgesetztem Charme? Da war es aufschlussreich, zu beobachten, wie so manch

93 *Rindt* war in den 1930ern als Naturanwalt am Autobahnbau beteiligt.

94 Je nach dem Zeitraum des Wiederaufbaues, nach den herrschenden politischen und architektonischen Richtungen und sicher auch nach den finanziellen Kräften in den Städten wurde mitunter ein dem historischen Stadtbild getreuer tatsächlicher Wiederaufbau angegangen, oder eine Adaption an die Vergangenheit im historischen Grundriss und in den früheren Proportionen versucht oder gar der historische Bezug völlig verlassen. Wir in den „neuen Ländern“ mussten erst einmal sehr gründlich prüfen, welche dieser Entwicklungen historischer Innenstädte einschließlich der Verkehrsnetzgestaltung im Einzelfall angebracht sein könnte.

strahlendes Lächeln während des Gesprächs nach einiger Zeit erschlaffte und von seinem Erzeuger immer wieder neu aufgesetzt werden musste.

Aber das übliche „Warmmachen“ vor einem wichtigen Gespräch mit Gästen fand ich gar nicht so verkehrt. Ich müsste wohl versuchen, diese Methode zu übernehmen, bei Gesprächen mit dem noch neuen Gegenüber oder am Telefon nicht gleich mit meinem Anliegen herausplatzen, sondern erst Gesprächsatmosphäre schaffen und so den Gesprächspartner für mich einnehmen. Ersparen möchte ich mir die beim ersten Kennenlernen bei Wessis verbreitete und manchmal bis zur Peinlichkeit ausufernde Selbstdarstellung zu kopieren, die wohl verdeutlichen sollte, wer hier der Platzhirsch ist. Kriege ich sowieso nicht hin.

Ich bemühte mich nun auch, mir die Namen von mir bisher unbekannten Leuten in kurzer Zeit einzuprägen. Wie machen das nur die Kollegen aus dem Westen? Bald kam ich dahinter: Es beginnt damit, dass gleich bei der Vorstellung der Name des Gegenübers schon mal wiederholt wird, auch ganz bewusst mehrmals im Laufe des Gesprächs die namentliche Ansprache erfolgt. Beliebt ist auch das unauffällige Ablesen von der ausgetauschten Visitenkarte oder aus dem Kalendereintrag. Mitunter nervte auch die Verwendung unnötiger fremdsprachlicher Vokabeln im Gespräch. Was mir leider nur in geringem Maße anzueignen gelang, waren weltläufige Lockerheit und sicheres Auftreten der „Wessis“, verbunden mit einer bewussten Körpersprache. Dazu hätte es anderer Entwicklungsbedingungen in den vielen Jahren davor bedurft. Auch habe ich nicht das weitschweifige Schwadronieren und stundenlange Telefonieren abgeguckt. Offenbar fiel es den Westkollegen leichter, auch mal fremdsprachliche Wendungen einzuflechten. Auffällig war mir, dass die Westkollegen mit eigentlich unnötigen Anglizismen nur so um sich warfen, was ich nicht erlernt habe und sowieso nicht leiden mag. Da war die Rede von *Benchmarking, Brainstorming, Corporate Identity, Jour fixe, Outsourcing, vom Publik-Private-Partnership* und alles so was ... Ob das besondere Weltläufigkeit beweisen sollte oder sind die Jungs eben so aufgewachsen?

Im Ministerium galt das System der Gleitzeit. Jeder kam und ging, wann er wollte, ohne irgendwelchen Nachweis. Die reguläre Arbeitszeit wurde von allen Beschäftigten allerdings i.d.R. überschritten. Ich erkannte bald, dass die Westkollegen erst gegen 9.00/9.30 Uhr antraten, dafür aber abends lange saßen – oft auch in gemütlichem Plausch. Das war meist sicher auch ihren sehr einfachen Quartieren und den damals noch nicht allzu attraktiven Potsdamer Gaststätten geschuldet. Wer so wie ich ein Frühaufsteher ist, bekam deshalb von vielen informellen Gesprächen nicht alles mit und hatte so schon mal ein Informationsdefizit. Diese Abendgespräche boten zudem eine Plattform, sich und die eigenen Leistungen gehörig herauszustellen und vor dem Vorgesetzten zu brillieren. Höhepunkt der Seligkeit war offenbar, wenn es gelang, zu später Stunde bei dieser günstigen Gelegenheit mit dem Chef persönlich unter

vier Augen zu plauschen. Das alles entging mir als Frühaufsteher – aber mehr als zehn, zwölf Stunden wollte ich nun wirklich nicht im Büro verbringen.

Wir Ostkollegen waren es gewöhnt, bei Dienstberatungen und dergl. eifrig mitzupinseln, nach dem Motto „Was du schwarz auf weiß …“ Westler haben das kaum je getan. Bestenfalls machten sie sich stichwortartig einige Notizen im Kalender. Oft aber haben sie bei wichtigen Anlässen anschließend einen Aktenvermerk geschrieben und den Gesprächspartnern zur Kenntnis gegeben. Das ist zwar anstrengender, trainiert aber mehr das Gedächtnis und „nagelt“ wirksamer den Gesprächspartner. Aber auch diese Methode ist sparsam zu verwenden: Wer lässt sich schon gern festlegen?

Das Telefonieren war bei dem damals noch alten, unzureichenden DDR-Netz nicht ohne Probleme. Die Leitungen waren meist voll besetzt. Wollte man nach Westdeutschland telefonieren, fuhr man nach dem nahen West-Berlin und telefonierte dort in einer öffentlichen Sprechstelle. Nun brachten die Kollegen aus dem Westen aber die Gewohnheit mit, viel und lange zu telefonieren. Man wartete also bis zur Weißglut, dass sie einem auch mal wieder die Leitung überließen. Die aus dem Osten waren es ja seit ihrer Geburt gewöhnt, sich am Telefon kurz und knapp auszudrücken. Die Handy-Schwemme war noch nicht zu erkennen. So ein Gerät hatten bis dahin im öffentlichen Dienst nur sehr bedeutende Leute, vom Staatssekretär aufwärts…Bald waren auch die Kollegen des Dezernats Luftfahrt für ihren Dienst mit dieser Technik ausgestattet.

Natürlich hatte ich keine Ahnung von den im Westen üblichen (sicher in alten Zeiten auch in den Verwaltungen im Osten angewandten) Verwaltungstechniken und -gepflogenheiten. Was wusste ich schon von einem formalisierten Verwaltungsverfahren mit Verwaltungsakt, Einspruch, Rechtsmittel ...? (Es dauerte, bis ich erfuhr, dass dies alles sogar in einem *Verwaltungsverfahrensgesetz* geregelt ist.) Und was meinte denn ein Westkollege, als ich ihm in den ersten Tagen ein Schreiben zur Mitzeichnung vorlegen wollte, mit der Frage „Und wo haben Sie die *Verfügung*?“ Erst mal habe ich wohl etwas irritiert geguckt. Bald habe ich begriffen: Ohne eine entsprechende Aufforderung oder Erwartung, beispielsweise „Kopie mit der Bitte um Kenntnisnahme“ oder „Kopie zur Veranlassung“, weiß der Mitarbeiter einer öffentlichen Verwaltung mit einer solchen Nicht-Verfügung eben nichts anzufangen, höchstens die Benutzung der „Rundablage“. Und ich begriff endlich, dass zu jeder Reinschrift eben eine *Verfügung* gehört, die sozusagen als Algorithmus festlegt, was so alles Schritt für Schritt mit dem Dings passieren soll. Z.B.: Bitte um Mitzeichnung oder Bitte um Schlusszeichnung, zur Kenntnisnahme (differenziert vor oder nach Abgang), Verteiler, Wiedervorlage, Verbleib, Ablage Das sind nicht nur Bitten um Kenntnisnahme, sondern auch um Mitwirkung und erleichtert bei Unstimmigkeiten die spätere Kontrolle der Vorgänge...Dieses sicher elegante Ritual widerspiegelte sich auf den Umlaufmappen, wie auch bei den Post-Ein- und Ausgängen, den Eingangsvermerken und der geordneten Weitergabe in der Leitungshierarchie. Das Ganze wurde noch ergänzt durch die Verwendung

verschiedener Schriftfarben bei Unterschriften und Abzeichnungen der einzelnen Ebenen. Mit diesen für mich neuen Kenntnissen konnte ich dann, wieder zurück im BLVS, von Beginn an in der Abteilung ein ordentliches Bürogeschehen nach westdeutschem Standard einführen. Dass im Osten andere (oftmals auch keine) Regularien gegolten hatten, erntete nur mitleidiges Lächeln.

Auf fachsprachliche Unterschiede zwischen West und Ost war ich schon während meines Literaturstudiums für die Dissertation und bei den ersten Fachkontakten nach der Grenzöffnung gestoßen. Hier im täglichen hautnahen Nebeneinander zeigte sich diese Erscheinung wieder recht deutlich. Die einfachsten Beispiele sind *Fahrspur* und/oder *Fahrstreifen* sowie *Lichtsignalanlage* (LSA) und/oder *Lichtzeichenanlage* (LZA) wie auch *Schutz-* und/oder *Leitplanke*. Es gab durchaus aus solchen Anlässen kleine Spitzen gegenüber den einfältigen Ostlern. Man wurde ganz schön mitleidig angeguckt, wenn einem gar aus alter Gewohnheit *Kaderakte* statt *Personalakte* herausrutschte. Bei dem Begriff *Territorium* an Stelle *von Region* sah man einen Westler regelrecht zusammenzucken. Völlig unmöglich wäre die Verwendung der in der DDR gängigen Begriffe *Kollektiv* oder gar *Brigade* gewesen. Überhaupt: Die Anrede *Kollege* ist bestenfalls und ausschließlich für Leute der gleichen Leitungsebene untereinander erlaubt, oder höchstens als globale Anrede eines ganzen Arbeitsbereichs. Ausrutscher werden sehr übel genommen. Die Regel war eben die Anrede *Frau* bzw. *Herr* so und so. Dem Ossi waren dagegen alle Mitarbeiter ohne Unterschied seine Kollegen. Deutlich wurde mir der sprachliche Unterschied besonders auch im juristischen Bereich: Wir verstanden z.B. umgangssprachlich unter *sanktionieren* eigentlich immer, *etwas zu dulden*. Der Westjurist meint dagegen das glatte Gegenteil, nämlich *mit einer Strafe belegen*.

Noch eine Beobachtung am Rande. Ich machte mir oft den Spaß, in der Kantine zu tippen, wer am Tisch aus dem Osten und wer aus dem Westen stammen könnte. Meine Trefferquote lag bei 80 bis 90 %. Man merkte es nicht nur an der Kleidung, an Haltung oder Dialekt, sondern auch an der Art des weltläufigen Schwadronierens und an der gezielten Körpersprache. Und allen Ernstes hatte ich damals die höchsten Treffer bei der Differenzierung entsprechend der Benutzung bzw. dem Weglassen der Servietten bei Tisch!

Kleiderordnung

Im Dienst waren Anzug oder Sakko, Schlips und Kragen selbstverständlich. Eines Tages lud uns der Abt.-Ltr. *Vollpracht* für ein Wochenende in sein Berliner Einfamilienhaus ein. Der Hausherr selber und die Kollegen aus dem Westen erschienen in bewusst legerer Freizeitkleidung. Die Ossis traten mit Schlips und Kragen an – und kamen sich entsprechen deplatziert vor …

Ungewöhnliche Wachablösung

Nach reichlich drei Monaten meines Dienstes in Potsdam eröffnete mir mein Abteilungsleiter *Vollpracht* während einer Fahrt am Steuer meines Dienstautos voller Rührung, er sei sehr froh, mich um sich zu haben und er könne sich gut meine weitere, unbefristete Tätigkeit im MSWV vorstellen und wenn ich einverstanden wäre, dann wolle er mich für diese Aufgabe auf Dauer anfordern. Ich glaubte wieder mal dem gesprochenen Wort und bat daraufhin sogar bei dem Personalchef schriftlich um Unterstützung bei der damals in Potsdam noch sehr schwierigen Wohnungssuche. Aber: eines Tages kam – ohne von demselben Vorgesetzten angekündigt oder eingeführt zu sein – ein mir unbekannter Herr aus NRW in *mein* Arbeitszimmer und erklärte, er sei nun der neue Referatsleiter und würde künftig meinen Platz einnehmen. Der Name Dr. *Dörner* kam mir allerdings gleich ziemlich bekannt vor, bis mir nach kurzer Überlegung einfiel, dass ich vor Jahren dessen Dissertationsschrift studiert hatte. Ich konnte ihm sogar die Thematik ziemlich genau beschreiben. Da staunte der junge Mann nicht schlecht: Ihn habe bisher überhaupt noch nie irgendwer auf seine Dissertation hin angesprochen. Weiter vorn in diesem Bericht habe ich das auch aus der Sicht erwähnt, wie früher der Wissenstransfer zwischen Ost und West ablief.

Auf meine Nachfrage im Personalreferat, wie es denn mit mir weiter ginge, las mir der Personalchef *Dornburg* aus dem mir vorher nicht ausgehändigten oder zur Kenntnis gegebenen „Geheimprotokoll“ der Personalkommission (zur Stasi-Überprüfung) vor, ich sei zwar für den Öffentlichen Dienst grundsätzlich geeignet aber nicht für eine ministerielle Tätigkeit „zu verwenden“ (ein mir damals neues, schreckliches Unwort). Oh Gott, dann hätte mich dieser Mann ja gar nicht mehrere Monate beschäftigen dürfen?

Nun war klar, dass meine Abordnung zu Ende geht und sich keine Daueranstellung ergibt, so wie sie mir „mein“ Abt.-Ltr. vorgeschwärmt hatte und sie auch mir und meiner Familie als Variante annehmbar erschienen war. Ich ließ mir noch etliche Tage Zeit für die Einarbeitung des Nachfolgers und übergab ihm ordentlich meine Geschäfte.

Dann ging es erst mal wieder ab nach Cottbus, leider nicht für lange, denn bald hieß es: Auf nach Kolpin zu dem Interimsstandort des Landesamtes.

Alles in allem war das gut so, denn die Arbeit im Landesamt war zwar auch sehr anspruchsvoll, aber mit deutlich weniger Stress verbunden und hat mich auf Dauer bis in die Rente hinein befriedigt.

Was freilich in diesen Zeiten in Potsdam und Kolpin außerordentlich belastend war: Meine Karin war in Cottbus allein. Nur an den Wochenenden konnte ich mit dem personengebundenen Passat nachhause fahren. Das tut mir noch heute sehr, sehr leid. Ich war da zwar auch allein, hatte aber am Tage meine volle Beschäftigung bis zur Belastungsgrenze.

Die Geburt des BLVS

Am 1. Juli 1991 ist das Brandenburgische Landesamt für Verkehr und Straßenbau (BLVS)[95] auf Weisung des Verkehrsministers *Jochen Wolf* vom Gründungsbeauftragten Dr. *Falk Eisermann* faktisch aus der Taufe gehoben worden – als Bestandteil der Verkehrs- und Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg, unmittelbar unterstellt dem Brandenburgischen Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV). Über die durchaus schwierige Geburt dieser Einrichtung und die damit verbundene, gleichzeitige Abwicklung der drei ÄfV und der Abteilungen Verkehr der Bezirksverwaltungsbehörden (BVB) Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam habe ich in der Broschüre zum 10-jährigen Jubiläum des BLVS/LBVS[96] ausführlich berichtet

Eine Zitterpartie geht zu Ende

Schon im 1. Halbjahr 1990 hatten sich interessierte Kollegen aus den Straßenbauverwaltungen und den Büros/Ämtern für Verkehrsplanung (BfV/ÄfV) der bisherigen Bezirke Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam in einer Arbeitsgruppe mit Vorstellungen zur Neuorganisation dieser Bereiche im Falle der zu erwartenden Wiederherstellung des Landes Brandenburg beschäftigt. Zur gleichen Zeit galt es, eine Trennung der hoheitlichen Aufgaben von den Bau- und Instandhaltungsaufgaben sowie den Projektierungsleistungen vorzunehmen. Diese letztgenannten Aufgabenfelder waren herauszulösen und zu privatisieren. Mir war die Beteiligung an diesen Beratungen wichtig, um für die Mitarbeiter der ÄfV und natürlich auch für mich selber eine gesicherte Perspektive zu schaffen.

Durch die Anpassung der bisherigen *Büros* für Verkehrsplanung an die Rechtsform eines *Amtes* als nachgeordnete Behörde war der erste notwendige Schritt der Angleichung an die neuen gesetzlichen Regelungen schon getan. Der zweite Schritt umfasste die Integration unserer ÄfV in die künftige Straßenbau- und Verkehrsverwaltung des Landes.

In einer Arbeitsgruppe, in der ich von Beginn an mitwirken durfte, befassten sich die noch bestehenden Institutionen des Verkehrs- und Straßenwesens mit der Neugestaltung dieses Aufgabenbereichs. Nach einigem Hin und Her kam man zu der Vorzugsvariante, das Brandenburgische Landesamt für Verkehr und Straßenwesen [BLAVS] als eine Landesoberbehörde mit Sitz in Cottbus oder Potsdam zu schaffen. Das Amt sollte drei Außenstellen in Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam bekommen, in die die bisherigen ÄfV und die Verkehrsabteilungen der Bezirksverwaltungsbehörden übergeführt werden sollten. Darüber hinaus wollte man das Autobahnamt und drei Straßenbauämter belassen und dem BLAVS als deren obere Landesbehörden unterstellen.

95 Das BLVS wurde 1999 mit dem in Cottbus angesiedelten Landesamt für Bauen, Bautechnik und Wohnen (LBBW) zusammengeführt und erhielt dann die Bezeichnung Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (LBVS). Nach der Herausnahme der Straßen- und Brückenabteilung und deren Eingliederung in den Landesbetrieb Straßenwesen firmiert die Behörde seit etwa 2006 unter Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV).

96 Vergl. „Erinnerungen an die Zeit des Aufbaues des BLVS“ in 10 Jahre BLVS/LBVS.

Es gelang weitgehend, die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe den Bezirksverwaltungsbehörden [BVB] und schließlich der entstehenden Landesregierung nahe zu bringen. Letztendlich drang die Landesregierung aber doch noch auf einige wesentliche Änderungen:

- das Autobahnamt und die Straßenbauämter wurden dem Verkehrsministerium direkt unterstellt,
- anstelle von drei SBÄ sollten fünf gebildet werden, das wurde jedoch in Zukunft mehrmals modifiziert,
- als Standort des BLAVS legte man im Sinne der „dezentralen Konzentration“ den Raum Strausberg fest.

Das liest sich ziemlich problemlos. War es freilich nicht. Zwischendurch war von befristeten Verträgen, von Warteschleife oder Abwicklung die Rede. Im 1. Landesorganisationsgesetz hatte man den Bereich Straßenbau und Verkehr (versehentlich?) völlig ausgespart (stattdessen geisterte das Stichwort Kommunalisierung herum) und erst mit einer Gesetzesnovelle begründete man das Landesamt als *Landesoberbehörde*, das Autobahnamt und die Straßenbauämter als *untere Behörden*. Nun erst, im April 1991, wurde Dr. *Falk Eisermann* zum Gründungsbeauftragten des Landesamtes BLVS (nun ohne das A in der Abkürzung) bestellt. Ich spielte im Aufbaustab *Eisermanns* „rechte Hand“. Dessen hartnäckigen , aber erfolglosen Versuche, das Amt entgegen der Absicht der Landesregierung in Cottbus anzusiedeln, verärgerten unnötig die Potsdamer Verantwortlichen.

Im Juli 1991 erkundeten *Eisermann* und ich dann schließlich bei dem Strausberger Landrat und beim Bürgermeister von Dahlwitz-Hoppegarten den späteren Standort für das Amt, das war in DDR-Zeiten eine Liegenschaft des Ministeriums für Staatssicherheit und zwar für dessen sogen. Dechiffrier-Abteilung. Wir besichtigten die Liegenschaft und waren sehr beeindruckt von der angetroffenen Situation: Die Immobilie war Knall und Fall verlassen worden. Alles lag und stand herum, wie gerade noch benutzt, die Möbel, massenweise Blechschränke, die Bilder an den Wänden, die kämpferisch-trotzkistischen Wandbilder und -zeitungen, verdorrte Grünpflanzen und sogar noch Sakkos über Stuhllehnen. Dagegen fand sich nicht das kleinste Schnipsel Papier. Eigentlich hätten wir nach unseren damaligen, bescheidenen Maßstäben gleich einziehen können. Das Finanzministerium hat als Immobilienverwalter anders entschieden: Es wurde alles aus den Fenstern geworfen und das Gebäude erst einmal ausgekernt und grundlegend saniert. Die Folge waren dann über längere Zeit provisorische Standorte.

Am 1. Juli 1991 kam es also zur formellen Bildung des Amtes bei gleichzeitiger Beendigung der Existenz der drei bisherigen ÄfV und der Abt. Verkehr der aufzulösenden Bezirksverwaltungsbehörden. Eine besondere Gründungsurkunde wurde wohl in der Eile nicht für erforderlich gehalten oder vergessen.

Wir waren nun sehr froh, dass uns mit dem BLVS eine Möglichkeit geboten wurde, ein nahezu unkündbares Dienstverhältnis in unserem Fachgebiet zu bekommen, zumal ja im Lande Abwicklung und Arbeitslosigkeit inzwischen ein erschreckendes Maß angenommen hatten.

Erst mal musste ich aber zum Ministerium

Im August '91 wurde ich mitten in der Gründungsphase des zu schaffenden Amtes für die Zeit bis zum 31.12.91 zur Abt. Straßenbau im MSWV befristet abgeordnet. Darüber habe ich im letzten Kapitel geschrieben. *Eisermann* war darüber nicht besonders glücklich, musste er doch für mehrere Monate auf seinen Stellvertreter verzichten. Ich wiederum musste befürchten, dass ich vom Fenster weg war und in dieser Zeit keinen direkten Einfluss mehr auf die Entwicklung des Amtes – insbesondere auf die Personalauswahl für die Abteilung Verkehr – nehmen konnte. Nähere Ausführungen dazu sind im Abschnitt F zu finden.

Wieder aus Potsdam zurück, auf nach Kolpin

Nach meiner Rückkehr aus dem Ministerium schien meine Zukunft als Abt.-Ltr Verkehr ziemlich sicher, hatte ich mich doch sehr für den Aufbau des Landesamtes und für die Rettung der ÄfV engagiert und war dem Ministerium durch meine schnelle Zustimmung zur befristeten Abordnung entgegengekommen. Geholfen haben mir wahrscheinlich ebenso meine Fachausbildung, Berufserfahrung, mein akademischer Grad und dass ich die Gauck'sche Überprüfung als unbelastet überstanden hatte. Positiv wirkte auch mein in Fachkreisen bis in das Verkehrsministerium in Bonn reichender Bekanntheitsgrad.

Allerdings hatte ich zu dieser Zeit seit Anfang '91 noch immer keinen ordnungsgemäßen Arbeitsvertrag! Diesen und die Berufung erhielt ich erst am 17. Februar 1992 mit der Unterschrift von Ministerpräsident Dr. *Manfred Stolpe*.

Nach einer kurzen Zwischenstation in der Gulbener Straße in Cottbus zog der noch kleine Kopf des BLVS und eine Anzahl neu eingestellter Mitarbeiter des früheren Rates des Bezirkes Anfang 1992 in eine weitere Zwischenlösung, die dem nun schon entschiedenen Standort Dahlwitz-Hoppegarten näher lag als Cottbus: Wir schlugen unsere Zelte in Kolpin bei Storkow auf. Es zeigte sich leider, dass während der Zeit meiner Abordnung zum Ministerium bereits zahlreiche Einstellungen vorgenommen worden waren – nicht mit allen war ich zufrieden, konnte aber nichts mehr ändern[97]. Sehr erfreut war ich, dass Dr. *Horst Graichen* als renommierter Verkehrsplaner zu uns gefunden hatte (er war als Nachfolger des demnächst in Rente gehenden *Walter Luchtmann* für die Außenstelle Frankfurt/Oder vorgesehen. *Walter* arbeitete noch einige Zeit

97 *Eisermanns* Bestreben war es halt gewesen, so schnell wie möglich den vorgegebenen Stellenrahmen aufzufüllen, dabei wurde leider die Eignung nicht immer sorgfältig genug geprüft.

im Bereich Haushalt mit). In Kolpin nutzten wir eine Immobilie, die zu DDR-Zeiten als ZV-Schulungsstätte des früheren Ministeriums für Umweltschutz und Wasserwirtschaft der DDR gedient hatte. Wir verfügten über ausreichende Arbeitsräume, Übernachtungsmöglichkeiten und eine Ganztagsversorgung. Das „Objekt“ lag unweit des Ortes in einer weitläufigen, etwas verwilderten Parkanlage. Hier trat die strukturelle und inhaltliche Formierung des Landesamtes in eine neue Phase. Aus Cottbus waren einige Mitarbeiter mit nach Kolpin gegangen, nach und nach kamen auch Mitarbeiter aus dem Raum Strausberg und aus Berlin hinzu; diese z.T. fachfremden Leute mussten erst einmal umfassend in ihre Aufgaben eingearbeitet werden. Dabei halfen uns im Hause selbst organisierte Schulungen zur Computertechnik- hier hatte *Dr. Buchelt* einen besonderen Anteil zu leisten.

Zum Verwaltungsrecht konnte ich den mir aus dem Arbeitskreis der Straßenjuristen wohl bekannten Herrn *Neutzer* aus Münster gewinnen. Unterstützung fand er dabei auch von dem jungen Juristen des Amtes, dem Herrn *Böttner.* Anwender-orientierte Computer-Lehrgänge wurden von Herrn *Dr. Buchelt* durchgeführt. .

Apropos Böttner

Irgendwann kam ich im Dunkeln von einer Dienstreise nach Kolpin zurück und hatte schon das Auto in der Großgarage abgestellt. Auf der völlig unbeleuchteten Betonfläche vor der Garage stolperte ich über einen Torfeststeller so unglücklich, dass ich mit dem Kopf aufschlug, dabei die Brille zerschmetterte und mir das Gesicht zerschnitt. Ich blutete *wie ein Schwein* und erschreckte mit meinem Aussehen die in der Kantine sitzenden Kollegen. Einzig *Böttner* hatte nichts getrunken und bot mir sofort an, mit mir gegen Mitternacht nach Bad Saarow zu fahren und mich dort im ehemaligen NVA-Krankenhaus behandeln zu lassen. Oje, ich kam im wahren Wortsinn „mit einem blauen Auge“ davon …

Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan ...

Am 1. April 1992 wurde als Präsident des Landesamtes der aus einer West-Berliner (der Charlottenburger) Baubehörde versetzte *Bernd Frischgesell*[98] in Kolpin vom Abt.-Ltr. Straßenwesen im Verkehrsministerium, *Joachim Vollpracht* in sein Amt eingeführt[99]. Da ich für diesen Anlass eine Mitarbeiterversammlung einberufen sollte, fragte ich Dr. *Falk Eisermann*, ob er mit einer

98 Ein guter Fachmann mit einem gewinnenden Wesen, für *Fontane* und für Sprüche von *Seneca* schwärmender Mann. Wir hatten in der Zeit unserer Zusammenarbeit kaum Probleme miteinander und sehen uns heute noch ab und an.

99 Warum *Eisermann* trotz seiner intensiven Bemühungen um das Landesamt nicht zum Präsidenten berufen worden ist, darüber kann ich nur spekulieren. Das will ich aber lieber vermeiden. Angeblich haben Begleiter des MP Stolpe bemerkt, wie Frau E. Ihm einen Brief zugesteckt haben soll.

gleichzeitigen Verabschiedung einverstanden sei. Das war er. Also bedankte ich mich ausführlich vor versammelter Mannschaft bei ihm im Namen aller Mitarbeiter mit einem großen Blumenstrauß für seine jahrelangen, intensiven und erfolgreichen Bemühungen um die Schaffung unseres Landesamtes. Dann begrüßte ich im gleichen Atemzuge den neuen Präsidenten ebenso mit Blumen. Eine ziemlich delikate Angelegenheit. Um die Sache etwas zu lockern, streute ich in meine Begrüßung ein, dass ich mit dem Anknüpfen einer festen Beziehung an einem *1. April* keine schlechten Erfahrungen gemacht hätte, nämlich weil der 1. April mein Hochzeitstag sei und ich mit diesem Datum den Grundstein für eine dauerhafte und glückliche Ehe und Familie gelegt hätte. Ich würde also hoffen, dass die heutige Eheschließung des Landesamtes mit dem künftigen Präsidenten ebenso stabil halten möge – Heiterkeit.

Aber es ließ sich erst mal weniger lustig an. Der Gründungsbeauftragte des BLVS – also der Ostkollege *Eisermann*, zwei bereits fest eingestellte Ost-Abteilungsleiter (einer war der mir von früher bekannte, sehr kluge und engagierte Kollege Dr. *Arnold* aus der früheren Gutachterstelle für Investitionen des Verkehrswesens, wurden nicht übernommen. Das betraf auch einige Dezernatsleiter: ihre „Verträge auf Probe“ wurden nach dem Erscheinen des neuen Chefs erst mal aufgelöst und die Stellen mit Wessis besetzt. War es ein „Zufall“, dass sich *Vollpracht* und *Frischgesell* schon aus ihrer gemeinsamen West-Berliner Referendarzeit bei dem neuen Abt.-Ltr. Straßenplanung, Herrn *Bartz*, kannten? Um weitere Posten mit *zuverlässigen* und *erfahrenen* Damen und Herren (aus West-Berlin) zu besetzen, hat man sich nicht immer lange bei langwierigen Ausschreibungsverfahren aufgehalten … Ich konnte zum Glück bleiben und wurde auf Dauer Abt.-Ltr. Verkehr in dieser Behörde. *Frischgesell* machte mich sogar zu seinem Vertreter. Dennoch: Um ein Haar … Es hätte auch schief gehen können. Für diesen Fall hatte ich schon vorsorglich Kontakte zur DEGES, zu den renommierten Ingenieurbüros *Bung* (dem Potsdamer Außenstellenleiter Dr. *Volker Dick*) und Schüsslerplan (*Fritz Milde*) geknüpft.

Akzeptiert hat *Frischgesell* Gott sei Dank - wenn auch zögerlich - den mir lange Zeit dienstlich und in der KdT bekannten und geschätzten Dr. *Hermann Speer*, den noch *Eisermann* allerdings ohne mein Zutun eingestellt hatte. Er war mir über die Jahre ein zuverlässiger Dezernatsleiter und Stellvertreter. Jedoch blieb zwischen den beiden aus Ostpreußen bzw. dem Baltikum nach Berlin verschlagenen Herren stets eine gewisse Distanz.

Auch gegenüber den Außenstellen (Ast) hatte der Neue erhebliche Vorbehalte. Das waren doch für ihn alles „rote Socken“, wie sollte man mit denen vernünftig arbeiten können? Es bedurfte einiger Mühe und Überredungskunst, hier nicht allzu forsch vorzugehen. Ich verwies darauf, dass die gut ausgebildeten und erfahrenen, mit ihrer Region vertrauten und verbundenen Mitarbeiter der Ast in der DDR-Fachwelt einen guten Ruf hatten, dass sie sich in der Zeit nach der Wende sehr engagiert und ohne großen Anstoß von außen den neuen Aufgaben gewidmet haben. Mein Kompromissvorschlag, die Ast sollten

erst einmal bestehen bleiben, man könne sie ja später noch immer *auf „biologischem“ Wege* reduzieren, hatte Erfolg. „Biologisch“ meint altersbedingte Rente. Ich bot als Gegenleistung an, erfahrene Mitarbeiter schrittweise als Außenposten in andere Abteilungen umzusetzen, sobald die Aufgaben der Verkehrsplanung – wie aus den Erfahrungen der alten Bundesländer und aus den Prinzipien des Föderalismus abzuleiten sei – schrumpfen würden. Das nicht böse gemeinte Wort von den *Außenstellen als Steinbruch* machte die Runde. Aber so war erst mal Ruhe an dieser Front.

Zur Einstimmung des Präsidenten auf die Außenstellen schlug ich ihm vor, so bald wie möglich nacheinander die Außenstellen zu besuchen. Ich würde ihn dabei gern begleiten. Die gut vorbereiteten Besuche waren durchaus geeignet, Herrn *Frischgesell* mit den Besonderheiten der jeweiligen Region und den spezifischen Planungsaufgaben des Verkehrsbereichs bekannt zu machen. Das betraf besonders die Aufgaben entlang der deutsch-polnischen Grenze ebenso wie die Lausitzer Bergbauregion oder auch die Binnenwasserstraßen und den Schiffsverkehr im Raum westlich von Berlin. Das Bekanntwerden mit den Mitarbeitern, ihren spezifischen Aufgaben und schließlich ihr sachkundiges Auftreten fanden seine Zustimmung und hatten auf längere Sicht Einfluss auf die Bewertung und Behandlung der Außenstellen.

Die Mannschaft spielt sich langsam ein

Mit dem Präsidenten entwickelte sich aus zunächst vorsichtig abwartender Haltung bald ein gutes persönliches Verhältnis, ich glaube, auch ein ungetrübtes gegenseitiges Vertrauen und eine im Ganzen produktive Arbeitsatmosphäre. Wichtig für diese Annäherung waren neben der täglichen Zusammenarbeit auch die Dienstreisen zu zweit, einmal zum Chef des Landschaftsverbands in Münster, dem Landesrat *August,* ein andermal zum Präsidenten des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr in Wiesbaden, *Dr. Sparmann*. Für den Aufbau eines fruchtbaren und offenen Verhältnisses waren auch gemeinsame Besuche von Fachtagungen und eine Reise zur Versuchsstrecke des Transrapids im Emsland gemeinsam mit Herrn *Thrun* sehr hilfreich. Nützlich waren in den nächsten Jahren nicht zuletzt auch die gemeinsamen Coaching-Tage des Präsidenten mit den Abteilungsleitern.

In Kolpin lernten sich auch allmählich die Mitarbeiter näher kennen, die Herkunft aus Ost und West verlor dabei nach und nach an Bedeutung. Nachdem es *Frischgesell* vorgezogen hatte, mit der Querschnitts-Abteilung 1 seine Zelte notdürftig in Hoppegarten aufzuschlagen, war ich als sein Stellvertreter der Dienstälteste in Kolpin und „residierte“ allein in der Hauptvilla, die früher dem Minister für Wasserwirtschaft und Umweltschutz *Reichelt* als Domizil gedient hatte. In Kolpin tröstete die schöne Umgebung mit den Kolpiner Seen und das nahe Bad Saarow am Scharmützelsee. Ich erinnere mich, wie idyllisch das besonders an ruhigen Abenden war, da kamen immer mal Rehe aus dem an-

grenzenden Wald und ästen auf der Wiese hinter der Villa, ich konnte sie in aller Ruhe von meinem Schreibtisch aus beobachten.

An den Abenden war für Arbeit immer gesorgt, ab und an wurde aber auch mal ein Geburtstag gefeiert oder irgendein Grund für ein gemütliches Zusammensein gefunden..

Sehr nachteilig war das reichliche Jahr in Kolpin für meine Familie und für mich persönlich, denn damit war eine lange Zeit einer „Wochenend-Ehe“ verbunden (mit den Potsdamer Monaten zusammen insgesamt 1½ Jahre!) Etwas abgemildert wurde diese Belastung durch die langen Wochenenden von Freitagnachmittag bis Montag früh und durch die genehmigte Nutzung des Dienstwagens.

Muss denn alles neu sein?

Offenbar spielte bei der Sanierung und Einrichtung des Standortes Hoppegarten in dieser Zeit Geld keine Rolle: Ohne Prüfung der Gebrauchsfähigkeit wurden alle alten Möbel und technischen Geräte erst mal weggeworfen. Neue Möbel und Büroausstattung mussten her. Selbst die nach der Währungsunion angeschafften Dinge gingen teilweise bald „über den Jordan“: Die in Cottbus gekauften Apple-Computer wurden durch Computer von Microsoft abgelöst. Das alles war für einen Ossi eine nahezu unverständliche Verschwendung, die wesentlich der „Großzügigkeit“ unserer Verwaltungshelfer geschuldet war. Leider wurden auch technische Geräte angeschafft, die für unsere Arbeitsaufgaben nicht unbedingt erforderlich waren. So beispielsweise ein DIN A 0-Plotter, den unser Vermesser ein Westhelfer nach über einem Jahr „Testphase“ und bei seiner Rückkehr in die frühere abordnende Behörde noch immer nicht voll beherrschte.

Verwaltungshelfer aus dem Westen

Auch in Kolpin tauchten bald sogen. Verwaltungshelfer auf. Auch hier, wie schon im Potsdamer Ministerium zu beobachten war, verstanden sich diese Kämpen meist nur als Sachbearbeiter auf ihrem eng begrenzten Gebiet. Es waren eben keine Universalisten oder Lehrer. Ihre Neigung war nicht sehr ausgeprägt, den Ostkollegen systematisch von ihrem Wissen und ihren Erfahrungen abzugeben und ihnen zu helfen, mit den für sie neuen technischen und rechtlichen Vorschriften und Regelungen klar zu kommen. Das geschah nur auf Anfrage und sporadisch. Bei einigen abgeordneten Beamten hatte man sogar den Eindruck einer geschickt kaschierten Beschäftigungstheorie. Und das bei reichlichen Bezügen, „Buschzulagen“ und Beförderungen. Freilich war nicht jeder „Besserwessi“ den Aufgaben auf Dauer gewachsen. Etliche verließen Brandenburg, sobald es nur anging. Einige wenige, fachlich gute Leute engagierten sich und baten um ihre Versetzung auf Dauer.

Aufbau der Abteilung Verkehr

Wir starteten in der Abteilung Verkehr mit nahezu 130 Mitarbeitern, untergliedert in acht Dezernate. Diese Struktur war der Absicht geschuldet, die Mitarbeiter der früheren Büros bzw. Ämter für Verkehrsplanung und die der Abteilungen Verkehr der Bezirksverwaltungsbehörden in den früheren Bezirksstädten Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam erst einmal aufzufangen und deren Wissen, ihre Erfahrungen, Ortskenntnisse und Nähe zu den Aufgabenfeldern zu nutzen.

In Kolpin bestand die Hauptaufgabe der Abteilung darin, die volle Arbeitsfähigkeit herzustellen und das Zusammenwachsen der Dezernate zu fördern. Hier festigte sich die noch für mehrere Jahre gültige Struktur, die Stellenbesetzung wurde stabilisiert. Wir hatten schließlich in der Abteilung Verkehr acht Dezernate: Das Grundsatzdezernat in der Zentrale (Dr. *Hermann Spehr*), je ein verkehrsplanerisches und ein verkehrsbehördliches Dezernat in Cottbus (*Karl-Heinz Helbig*, *Bernd Reschofsky*), Frankfurt/Oder (Dr. *Horst Graichen*, *Eberhard Kosche*) und in Potsdam (*Frank Schmidt*, *Wolfgang Korschelt*) sowie das im Aufbau begriffene Luftfahrtdezernat (*Lindemann*) am Flughafen Schönefeld. Dem Abt.-Ltr. stand ein Sekretariat zur Seite.

Wichtig schien mir schon in Kolpin, für unsere Aufgaben von Beginn an Regelungen zu finden und ein einheitliches Handeln zu sichern, z.B.:

a) Geschäftsverteilungspläne, Organigramme (früher Strukturpläne genannt),

b) Gestaltung der Arbeitsabläufe und Informationsbeziehungen,

c) vereinheitlichte und computergestützte Muster für Genehmigungen, Zuwendungs-, Bewilligungs-, Bußgeld- und andere Bescheide zu Verwaltungshandlungen,

d) eine nach rechtlicher und haushälterischer und politischer Bedeutung eines Verwaltungshandelns gestaffelte Zuweisung von Entscheidungskompetenzen der Dezernatsleiter und der Sachbearbeiter und schließlich Entscheidungsvorbehalte des Abteilungsleiters,

e) Regelung von Zuständigkeiten, Unterschrifts- und Anweisungsbefugnissen, Abwesenheitsvertretungen...

f) eine leicht handhabbare, einheitliche Aktenordnung,

g) Archivierungsvorschriften und Aufbewahrungsfristen.

Einfluss war zu nehmen auf die technische Ausstattung der Büros und den Aufbau einer Bibliothek, Vorstellungen für ein Archiv, schließlich die weitere Arbeit an dem Kartenwerk für Brandenburg[100].

Personalgewinnung

Die Gewinnung von einschlägig ausgebildetem Personal mit Erfahrung und Engagement ist wohl eine der entscheidenden und aufwendigen Aufgaben eines Leiters. Auch ich hatte damit immer wieder zu tun. Die öffentlichen Ausschreibungen hatten immer einen Zustrom von Bewerbungen zur Folge. Mitunter ging deren Zahl in die Hunderte. An so manchen Wochenenden habe ich Massen von Bewerbungen vorgeprüft. Schon diese Vorprüfung erforderte einen beträchtlichen Kraftaufwand, besonders erschwert durch die von Bundesland zu Bundesland unterschiedlichen Ausbildungsgänge, die Art und Weise der Leistungsbewertung und ihre Darstellung in Form von Noten oder verbal und in kaum vergleichbaren Punktsystemen.

In die nähere Wahl für die Bewerbergespräche kamen immer maximal sechs bis acht Personen. Wichtig war dabei die vorangehende Klärung, ob vorrangig ein Beamter oder ein Angestellter eingestellt werden solle. Die gestandenen Personalchefs (i.d.R. Beamte) waren der Meinung, man solle sich nach den Vorstellungsgesprächen möglichst auf eine Rangfolge der drei besten Bewerber entsprechend ihrer Unterlagen und nach dem Eindruck aus dem Gespräch einigen. Das ging allerdings einmal bei der Auswahl eines Dezernatsleiters völlig daneben, weil die beiden Besten einige Zeit später ihre Bewerbung zurückzogen und das Personaldezernat automatisch den Dritten einstellte. Dies erwies sich als der größte Reinfall und war für mich der Anlass für eine Korrektur des Auswahlverfahrens: Ein ungeeigneter Kandidat durfte künftig kaum noch in die engere Wahl gezogen werden. Notfalls war eben die Ausschreibung zu wiederholen.

Die Vorbereitung auf die Auswahlgespräche und die Leitung dieser Gespräche habe ich mir zumeist selber vorbehalten. Mit am Tisch saßen der/die Personalchef/-chefin, der jeweilige Dezernatsleiter, der Personalratsvorsitzende und die Gleichstellungsbeauftragte, in einigen exponierten Fällen, wie zu Dezernatsleiter-Stellen luden wir mitunter einen Vertreter des Fachressorts im Ministeriums mit ein. Bei den Bewerbungen konnte man übrigens bei einiger Erfahrung deutlich erkennen, wer sich als Pflichtübung oder aus Verzweiflung bewarb, wer sich großmäulig zu allem befähigt erklärte oder wer trotz aller Schüchternheit geeignet sein könnte. Bei aller Verbindlichkeit war es immer auch nötig, den Kandidaten gehörig „auf den Zahn zu fühlen“. Daneben gegriffen haben wir zum Glück nur sehr selten, meist haben wir passable Entscheidungen getroffen.

100 Hier ist unbedingt die engagierte Tätigkeit des Kollegen *Domogalski* aus Potsdam und des sehr angenehmen „Importkollegen“ *Gaffry* besonders hervorheben.

Personalverluste

Neben einigen „Abgängen aus privaten Gründen“ gab es leider auch etliche spektakuläre Verluste. Hier will ich erwähnen, dass ich mehrmals in Vertretung des Präsidenten an Sitzungen der Personalkommission zur Auswertung von Mitteilungen der Gauck-Behörde teilzunehmen hatte. Das war äußerst unangenehm, 1. da ich die Kollegen als ihr Vorgesetzter schon persönlich gut kannte und 2. weil ich ja selbst einmal vor einer solchen Kommission Rede und Antwort geben musste. Bei einigen Grenzfällen ist es mir gelungen, eine humane Lösung durch zu bringen. In einem Fall hat mir allerdings gar nicht daran gelegen, Milde walten zu lassen, da ich mich persönlich betrogen fühlte … Bedauert habe ich, dass der „Flieger“ *Lindemann* wegen nicht ganz ausreichender Papierqualifikation kein Luftfahrtdezernent werden konnte, obwohl er als Verwaltungshelfer aus NRW mit viel Engagement und Können das Dezernat aufgebaut und ich mich sehr für ihn eingesetzt hatte.

Du Faultier oder Sie Faultier?

Durchweg bin ich bei der Anrede meinen Mitarbeitern gegenüber beim Sie geblieben. Das ist für heutige Jugendliche sicher ein alter Zopf. Ich habe jedoch damit gute Erfahrungen gemacht. Die Regel war also das Sie und in absolut wenigen Ausnahmen aufgrund weit vor der Wende zurückliegender vertrauter Bekanntschaft selbstverständlich das *Du*. Zum Beispiel etliche Dezernatsleiter und Mitarbeiter, mit denen ich schon über viele Jahre beim Du war.

In zwei Fällen gab es bei mir in dieser Beziehung Verwunderung. Erster Fall: Als ein alter Duzfreund im Amt anfing (den schon *Eisermann* ohne meine Mitwirkung eingestellt hatte), bot mir dieser an, zum Sie überzugehen, um nicht in den damals beliebten Verdacht der „Seilschaft“ zu geraten. Fand ich natürlich unsinnig, es blieb beim Du.

Zweiter Fall: Ein Abteilungsleiterkollege aus dem Osten meinte, als wir beide nach zehn Jahren gemeinsamer Tätigkeit ausgeschieden waren und uns zu vorweihnachtlichen Alte-Herren-Treffs fanden, nun könnten wir ja wohl langsam zum Du übergehen. Das fand ich dann noch bescheuerter als den ersten Fall. Früher glaubte er wohl, er müsse sich von mir abgrenzen... Wie oft hat er z. B. in den Besprechungen bei dem Präsidenten ohne Not betont „ Ich war ja nicht in der Partei, aber ...“ und dann strich er seine Verdienste ordentlich heraus.

Endlich nach Dahlwitz-Hoppegarten

Die räumliche Trennung von Hausspitze in Hoppegarten und einer großen Zahl von Mitarbeitern in Kolpin war auf Dauer unproduktiv und kaum noch zu ertragen. Der Ausbau des Verwaltungsgebäudes in Hoppegarten wurde je-

doch immer aufwendiger und zog sich mehr und mehr hin. So wurde ein weiteres Provisorium beschlossen: Auf dem benachbarten Gelände des neu eingerichteten Bundesarchivs in Hoppegarten stapelten wir im Februar 1993 zahlreiche Bürocontainer, in denen wir einige Monate arbeiten sollten. Den Umzug in das umfassend instandgesetzte Hauptgebäude konnten wir dann aber doch erst im Juni 1994 vollziehen. Das „Zigeunern“ durch verschiedenste Standorte und Provisorien war damit erst nach drei (!) Jahren beendet. Die Außenstellen mussten in diesen Jahren ebenfalls mehrmalige Umzüge wegen mitunter kaum nachvollziehbaren Entscheidungen unseres Ministeriums erdulden.

Die Familie zieht um nach Berlin

Mit der Bewerbung für das Landesamt war ein Wegzug von Cottbus eingeläutet. Dieser Entschluss wurde durch das Auftauchen unseres Alteigentümers *Lewitzka* (ihn hatte es nach der „Republikflucht“ in den 60ern nach Belgien verschlagen). Seine rigorosen Umbauabsichten beschleunigten unseren Entschluss. Dazu kam, dass nach dem Tod von Karins Vater nun beide Elternteile von ihr verstorben waren und die Familie unserer Tochter Petra schon in Berlin wohnte, uns in Cottbus nicht mehr so viel hielt. *Karins* bisherige Tätigkeit im Veterinäramt war auch nicht mehr sicher, dieses Amt würde wohl sehr bald nach Frankfurt (Oder) verlegt, somit hätte sie ihren Arbeitsplatz in Cottbus verloren. Andererseits zog es uns nach Berlin. Gegen Widerstände gelang es, *Karin* im gleichen Amt in Hoppegarten unterzubringen. Bis zu ihrem Eintritt in das Rentendasein arbeiteten wir also im gleichen Haus und hatten- mit Ausnahme meiner Dienstfahrten denselben Arbeitsweg. Leider hat ihr die Arbeit nicht so viel Freude gemacht wie mir.

Eine neue Bleibe war zu jener Zeit in Berlin nicht so einfach zu finden. Noch von Kolpin aus gelang es uns mit einigen Verrenkungen, Anfang 1993 eine Wohnung zu bekommen. Also fast gleichzeitig mit dem Wechsel von Kolpin nach Hoppegarten. Ein ziemlicher Schock war allemal der Umzug aus einem Zweifamilienhaus in Cottbus mit viel Platz, mit Garten und Garage in einen Plattenbau am Berliner Tierpark.

Aufgabenfelder im Wandel der Zeit

Aus den Konsultationen mit Verwaltungen in der Alt-BRD war uns schon weitgehend geläufig, dass sich die Verkehrsabteilung neben der allgemeinen Verkehrsplanung[101] auch mit Genehmigungs-, Aufsichts-, Ordnungs-, Förder- und Bewilligungsangelegenheiten in den verschiedensten Verkehrsbereichen wür-

101 Im engeren Sinne versteht man unter Verkehrsplanung die Planung und Gestaltung der künftigen Verkehrssysteme, anlagen und prozesse auf der Basis von Analysen, Prognosen und technischen Studien, eingebettet in die Gesamtentwicklung der Gesellschaft. Im Gegensatz zur Verkehrsplanung in der DDR fallen solche Aufgaben im hohen Maße den Kommunen, den Verkehrsunternehmen und den Ingenieurbüros zu. Es war also von vornherein zu befürchten, dass wir Verkehrsplanung schrittweise würden reduzieren müssen.

de befassen müssen. Das waren bestimmte behördliche Aufgaben auf der Grundlage bundesgesetzlicher Ermächtigungen auf den Gebieten:

- des Eisenbahnverkehrs,
- der Luftfahrt,
- des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
- der Binnenschifffahrt,
- des öffentlichen Straßenverkehrs sowie
- des Güterkraftverkehrs etc.

Solche Gesetze waren u.a. das Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG), das Luftfahrtgesetz, das Straßenverkehrsgesetz mit der StVO und der StVZO, das Güterkraftverkehrsgesetz, das ... Für die Schifffahrt im Land Brandenburg mussten wir mit dem Ministerium erst mühsam eine Landesschifffahrts Verordnung zusammenbasteln und so die rechtliche Basis schaffen. Den Rahmen der behördlichen Arbeit bildeten besonders das Verwaltungsverfahrensgesetz und das Finanzverwaltungsverfahrensgesetz.

Von Anfang an erwies sich der Arbeitsumfang der behördlichen Aufgaben als weit höher als er sich für die eigentliche Verkehrsplanung darstellte[102]. Entsprechend mussten nach und nach die personellen Kräfte neu verteilt werden. Die Aufgabenfelder der Verkehrsabteilung unterlagen auch in den Folgejahren z.T. erheblichen Änderungen. Bei der Luftfahrt kam die Anhörung für Planfeststellungsverfahren von Flughäfen vom Dezernat Recht zu uns. Die Fahrschulangelegenheiten gingen an die Kreise[103]. Und das umständliche Kontingentierungs-Verfahren für den Güterfernverkehr ließ der Gesetzgeber ganz fallen. Die *Verkehrsplanung* stieß bei der föderalen Struktur und der wirtschaftlichen Selbstständigkeit der Verkehrsunternehmen auf ziemlich enge Grenzen. Aber gerade in den Anfängen des Bestehens des Landesamtes erfüllten wir Aufgaben nicht nur des Landes, sondern auch der Kommunen und Verkehrsunternehmen – diese hatten sich oft noch nicht auf ihre Aufgaben und Verantwortlichkeiten eingeschossen. Wir füllten zunächst diese Lücke im Gesamtinteresse des Landes. Eine solche, für Westkollegen völlig unverständliche Überschreitung von *Zuständigkeiten*[104] konnte keine Dauerlösung sein, half aber die Rolle der Verkehrsplaner in den Außenstellen zu festigen. Wir erarbeiteten u. a. einen Generalverkehrsplan für das Land Brandenburg mit den grundlegenden Entwicklungen der Verkehrsbereiche, der Zugangsstellen für die Eisenbahnbeförderung (vor allem im Regionalverkehr, eingeschlossen die in das Berliner Umland reichenden S-Bahn-Strecken), die Anbindung der neu-

102 Wenn man den Begriff Verkehrsplanung allerdings großzügig auffasst, also von „Verkehrsplanung im weiteren Sinne“ spricht, dann könnten die behördlichen Aufgaben eigentlich auch größtenteils zu ihr gerechnet werden.

103 Hier ein Beispiel für die mitunter etwas undurchsichtige *Eisermannsche* Personalgewinnung: In der Außenstelle Cottbus setzte er beispielsweise einen Mitarbeiter des ehemaligen Rates des Bezirkes für die Fahrschulangelegenheiten ein. Erst später musste ich entsetzt feststellten, dass jener selbst niemals in seinem Leben einen Führerschein hatte!

104 Nicht zufällig fragt ein Beamter, ob er denn überhaupt zuständig sei, bevor er eine Aufgabe überhaupt erst in Angriff nimmt.

en Güterverkehrszentren, den abgestimmten Vorschlag für die Neuklassifizierung des gesamten Straßennetzes und ein Verkehrs-Informations-System (VIS) für das Land Brandenburg. Für einige dieser Aufgaben schalteten wir leistungsfähige Ingenieurbüros zur Bearbeitung der Aufgaben ein. Nach wie vor befasste sich das Amt mit den umfangreichen Verkehrsnetz-Veränderungen in der Folge des Braunkohlen-Bergbaues und wirkte mit bei der Gestaltung der Bergbau-Folgelandschaft.

Eine wichtige und vielleicht nicht immer ausreichend gewürdigte Aufgabe hatten und haben die Verkehrsplaner mit der Abgabe von Stellungnahmen als *Träger öffentlicher Belange* (TöB) zu Investitionsvorhaben anderer Fachbereiche (der sogen. „Dritten“ oder auch privater Unternehmen). Das schließt z.B. die intensive Mitwirkung an Planungen der Bergbauunternehmungen für Aufschluss, Abbau und Rekultivierung ein. Umfangreich haben wir uns als TöB mit den Vorhaben Euro-Speedway Lausitz, Transrapid-Strecke Berlin-Hamburg und dem Cargo-Lifter befasst. Die beiden letztgenannten, sehr ambitionierten Vorhaben sind allerdings an Schwierigkeiten gescheitert, auf die wir bereits in den Anfängen der Planung nuanciert hingewiesen hatten.

Leider durften wir uns als spätere Anhörungsbehörde nicht mit der Verkehrsanbindung und Erschließung des geplanten Schönefelder Flughafens beschäftigen. Man hätte dann wohl einige heute sichtbare Mängel vermeiden, dagegen den U-Bahnanschluss in Rudow durchsetzen können.

In den Dezernaten für die *behördlichen Aufgaben der Abt. Verkehr* wurde ein unverzichtbarer Beitrag zur Gestaltung der Verkehrs- und Beförderungsaufgaben auf der Grundlage von entsprechenden Bundes- und Landesgesetzen geleistet. Wir haben in den Bereichen Luftfahrt, Binnenschifffahrt, Eisenbahnwesen, ÖPNV, Straßenverkehr und Kraftfahrzeugwesen genehmigt, kontrolliert, gefördert und bei Verstößen sanktioniert. Mit der Förderung von im öffentlichen Interesse liegenden Verkehrsanlagen und -mitteln der genannten Bereiche wurde in wenigen Jahren ein qualitativer Sprung gegenüber der DDR-Zeit ermöglicht (während meiner Amtszeit sind Bescheide für weit über 1,5 Milliarden DM Fördermittel und Zuwendungen erteilt worden und größtenteils über meinen Tisch gegangen!). So manche Mark an Gebühren, Bußgeldern und Sicherheitsleistungen haben wir als Aufsichtsbehörde dem Landeshaushalt zugeführt und dadurch gleichzeitig auf die Einhaltung der Gesetze in den verschiedenen Verkehrsbereichen eingewirkt.[105]

Auf die Planfeststellung für den BBI Schönefeld gehe ich später noch ein. Über einige Zuständigkeiten gab es wiederholt Querelen mit der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG), eine Lieblingsidee des Staatssekretärs Prof. *Gräf*, die sich als Parallelstruktur des Ministeriums aufspielte und nach einigen Jahren dann doch sang- und klanglos eingegangen ist. Zoff gab es auch oft

105 Über diese Aufgaben und Ergebnisse haben wir im Einzelnen jährlich Berichte verfasst. Zu meiner Zeit waren das etwa 12 Millionen DM.

mit dem mit unserer Hilfe aus der Taufe gehobenen Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB).

Wie leite ich nur eine personell so starke und vielfältige Abteilung?

Zunächst stand ich ganz am Anfang vor der Frage: Kann ich mir diese Funktion als Abt.-Ltr. mit dem beschriebenen Umfang an hoheitlichen und planerischen Aufgaben und mit so vielen Mitarbeitern wirklich zutrauen? Die Aufgabe übertraf ja meine bisherigen Aufgaben vom Inhalt und Volumen um ein Mehrfaches. Nach einigem Überlegen und nach Gesprächen mit vorgesehenen Dezernatsleitern kam ich zu dem Schluss: Ich glaube, wir kriegen das mit der Zeit gemeinsam hin. Es dürfte ohnehin niemanden geben, der alle diese planerischen und behördlichen Aufgaben aus dem Stand heraus beherrschen würde.

Und: Es war zu erwarten, dass a) die zunehmende Routine der Mitarbeiter und b) das Erstarken der Kreis- und Stadtverwaltungen ebenso zu einem schwindenden Arbeitsumfang führen würden, wie c) der absehbare Rückgang einiger Förderprogramme.

Bei der Aufgabenfülle der Abteilung wäre es vermessen gewesen, sozusagen *alles besser zu wissen und zu können* als die Dezernatsleiter oder spezialisierten Mitarbeiter. Natürlich musste ich sehr schnell die behördlichen Aufgaben kennenlernen, die gesetzlichen Rahmenvorgaben, die verwaltungs- und haushaltsrechtlichen Bestimmungen erfassen. Ich musste lernen, mich auf Schwerpunkte zu konzentrieren, Vertrauen und Kontrolle in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen. Ich musste für mich eine Methode finden, wie ich im Zusammenspiel mit den Referaten für Rechtsangelegenheiten und für Haushalt Vorlagen und Entwürfe auf „Herz und Nieren“ prüfe usw. usf. Ich musste aber mit dem Dezernatsleiter Dr. *Spehr* gleichermaßen ein System entwickeln, wie ich meiner Gesamtverantwortung für unser Handeln gerecht würde. Dazu dienten u.a. stichprobenartige Kontrollen und Unterschriftvorbehalte für bestimmte Kategorien von Schreiben und Verwaltungsakten je nach ihrer Bedeutung und mit Blick auf irgendwelche negativen Folgen. Besonders wichtig war es mir, alle Mitarbeiter der Abteilung persönlich näher kennenzulernen, ihnen Gelegenheit zu geben, sich auszusprechen. Oft bin ich in die Dezernate gegangen und an den Arbeitsplatz der Kollegen – nicht ohne mich mit dem Dezernatsleiter darüber zu verständigen oder ihn dazu zu bitten. Das habe ich nach Möglichkeit mit Vor-Ort-Begehungen, Betriebsbesuchen, mit der Aussprache zu konkreten Entscheidungen und dergl. mehr verbunden. Hier muss ich erst einmal Schluss machen mit diesem Einblick in eine umfangreiche und verantwortungsvolle Leitungsaufgabe.

Verwaltungsstrukturen leben oft nicht lange

Wie man auch sonst in allen Verwaltungen und Unternehmen ab und an Strukturveränderungen mit dem Ziel der Optimierung und Anpassung an veränderte Bedingungen (und an die Ansichten und Vorlieben der wechselnden übergeordneten Leiterpersönlichkeiten!) beobachten kann, so blieb auch die Struktur im BLVS und seiner Abt. Verkehr nicht von Änderungen verschont.

Eine erste Veränderung betraf die Schnittstelle zwischen Verkehrs- und Straßenplanung. Schon vor der Geburtsstunde des Amtes hatte ich mich dafür eingesetzt, dass es in Brandenburg gelingen müsse, die der Objektplanung vorgelagerte Straßenplanung in eine übergreifende, großräumige Planung aller Verkehrsbereiche – also in eine generelle Verkehrsplanung zu integrieren. Das Anliegen einer solchen integrierten Planung war in jenen Jahren die Forderung vieler renommierter Verkehrsplaner in der Bundesrepublik. Aber: Dieser Gedanke war bisher nirgendwo konsequent verwirklicht worden. Wir wollten es also probieren und siedelten daher diesen Arbeitsbereich nicht in der Straßenabteilung an, sondern in der Verkehrsabteilung mit ihren drei Außenstellen[106].

Schon nach wenigen Monaten intervenierten *Vollpracht*, Dr. *Dörner* und *Bartz* mit dem Ergebnis, dass das Dezernat Verkehrsplanung in der Außenstelle Potsdam mit *Schmidt* an der Spitze und einige Mitarbeiter in Cottbus um den *Dieter Zipper* mit ihren bisherigen Aufgaben der Abt. Straßenplanung zugeschlagen wurden. [107].

Sind die Außenstellen zu retten?

Eine weitere entscheidende strukturelle Veränderung folgte etwa um das Jahr 1997. Bis dahin wurden in jeder Außenstelle alle Aufgaben für die jeweilige Region (noch immer angelehnt an die früheren Bezirksgrenzen) abgedeckt. In der Zentrale war nur das Grundsatz-Dezernat als *Stabsorgan* des Abt.-Ltr. angesiedelt, das also Querschnittsaufgaben der Abteilung zu bearbeiten hatte. Ich hatte bis dahin die Idee einer langsamen „biologischen Schrumpfung“ der Außenstellen und einer schrittweisen Verlagerung der Aufgaben in die Zentrale erfolgreich vertreten. Neueinstellungen sollten demnach nur noch in Hoppe-

106 Das ließ sich anfänglich in der Zusammenarbeit mit dem bereits eingestellten Dr. *Arnold* ganz gut an. So entstand in dieser Zeit u. a. die Planungsgrundlage für ein Vorzugsnetz der Bundesstraßen in einer abendlichen Problemdiskussion zwischen *Arnold* und mir bei Brötchen und Bier: Das noch heute gültige und weiterhin so bezeichnete *Blaue Netz* wurde dabei geboren! Die tangentiale Rochadestraße entlang der polnischen Grenze – die „Oder-Neiße-Trasse“ – fügten später andere hinzu. In dieser Zeit führten wir auch die Neuklassifizierung der Öffentlichen Straßen weiter, die *Karl-Heinz Helbig* in Cottbus schließlich zu Ende brachte.

107 Im Hintergrund spielte eine entscheidende Rolle, dass sich die Abteilung Straßenwesen und die für Verkehr im Ministerium wohl nicht besonders grün waren und sich nicht auf dem Umweg über das Landesamt in die Suppe spucken lassen wollten. Nach weiteren 15 Jahren wurden neuerdings die Abteilungen Verkehr und Straßenwesen im Ministerium zusammengelegt. Vielleicht greift nun der Gedanke einer integrierten Planung?

garten möglich sein). Auf heftiges Drängen des Ministeriums und des Präsidenten mussten wir uns jedoch nach einigen Jahren damit beschäftigen, von der anfänglichen regionalen Struktur der Dezernate zu einer fachbezogenen Struktur überzugehen und die Außenstellen möglichst bald zu schließen; das „Stabs-Dezernat“ sollte dabei eigenständige Aufgaben zugewiesen bekommen (beispielsweise den Eisenbahnbereich).

Prämisse war dabei für die allgemeine Verwaltung, die Kosten – insbesondere für die Immobilien – einer auf fünf Standorte verstreuten Behörde zu senken und die fachliche Spezialisierung der Dezernate und ihrer Mitarbeiter zu vertiefen. Versteckte Andeutungen aus dem MSWV bewiesen mir, dass wohl auch das Abschneiden einer befürchteten oder gar vermuteten Nähe der Außenstellen zu „ihren“ Unternehmen und Kommunen ein Motiv für Veränderungen war; regionaler Egoismus sollte unterbunden werden. Nicht ohne Bedeutung war schließlich, dass einige Dezernatsleiter sich gegenüber anderen Bereichen des Hauses beschwert hatten, sie würden von der Zentrale zu sehr gegängelt. Selbst mein Argument, eine solche Aktion wäre letztlich ein Arbeitsbeschaffungsprogramm für Berlin zu Lasten unserer Brandenburgischen Kollegen, verfing nicht, weil damals noch immer eine Länderfusion auf der Tagesordnung stand.

Es folgte ein sehr aufreibender Prozess der Auseinandersetzung mit den Kollegen und mit der Personalvertretung. Freunde kann man sich dabei freilich nicht machen. Einige Mitarbeiter schieden aus Altersgründen sowieso aus, anderen wurden großzügige Lösungen für einen vorgezogenen Ruhestand angeboten, weitere Kollegen konnten in anderen Bereichen des Öffentlichen Dienstes vor Ort untergebracht werden, z. B. in einem SBA. Der Rest sollte von den Wohnorten Potsdam und Frankfurt (Oder) täglich einen beträchtlichen Weg nach Hoppegarten zur Arbeit in Kauf nehmen. Nur Cottbus und Potsdam konnten als Dienstsitz erhalten bleiben, da ein täglicher Weg nach Hoppegarten für die Cottbuser Kollegen selbst dem MSWV unzumutbar weit erschien. Außerdem konnten sie problemlos in dem Gebäude der Abt. Bauen untergebracht werden. Die Cottbuser mussten sich allerdings im Rahmen der Fachstruktur inhaltlich teilweise neu orientieren. Die in den Außenstellen noch verbliebenen Mitarbeiter sind teilweise durch Vermittlung des Abt.-Ltrs. im MSWV *Bretschneider* in den Straßenbauämtern untergekommen oder zur Erarbeitung von Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange und zur Prüfung von Fördermaßnahmen anderer Bereiche des BLVS hinzugezogen worden. Somit konnten sie ihre regionalen Kenntnisse und fachlichen Erfahrungen noch bis zu ihrer Berentung einbringen.

Alles in allem kann ich einschätzen, dass es mit wesentlicher Unterstützung durch die Abt.-Ltr. *Bretschneider* und *Mehlmann* des MSWV gelungen ist, dass die „unbelasteten“ Mitarbeiter aus den „Brandenburger“ Büros für Verkehrsplanung und von den Abt. Verkehr der Bezirksverwaltungsbehörden sozial abgesichert werden konnten. Es ist gelungen, sie entsprechend ihrer Ausbil-

dung und Berufserfahrung bis zur Rente sinnvoll weiter zu beschäftigen. Dabei mussten mitunter neue Aufgabengebiete und /oder Arbeitplätze in Kauf genommen werden.

Eine integrative Verkehrsplanung nach den Vorstellungen bundesrepublikanischer Fachleute konnte letztlich leider nicht erreicht werden.

Bei meinem Ausscheiden war dieser Prozess der Umstrukturierung soweit abgeschlossen, dass sich eine fachbezogene Dezernatsstruktur eingespielt hatte und die schlimmsten Härtefälle der Mitarbeiter gelöst waren. Die Zahl der Dezernate war inzwischen auf fünf und die Zahl der Mitarbeiter auf etwa 100 geschrumpft. Als ich das BLVS als Altersrentner verließ, gab es folgende sechs (mit der Anhörungsgruppe Flughafen Schönefeld zeitweilig sieben) Dezernate:

- D 21 Verkehrsplanung, Eisenbahnwesen (Dr. *Hermann Spehr*),
- D 22 Aufgaben als Träger öffentlicher Verkehrsbelange (*Karl-Heinz Helbig*),
- D 23/1 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (*Wolfgang Korschelt*),
- D 23/2 Güterkraftverkehr (*Bernd Reschofsky*),
- D 24/1 Luftfahrt (*Babette Damaske*),
- D 24/2 Anhörung Flughafen Schönefeld (*Joachim Leyerle*),
- D 25 Binnenschifffahrt (*Annette Flegel*),
- D 26 Straßenverkehrsrecht (*Annette Flegel* m.d.W.d.G.b.).

Als künftiger Abteilungsleiter ist bereits *Wolfgang Korschelt* benannt, ihm wird später *Babette Damaske* folgen.

Nunmehr (im Januar 2021) firmiert diese Behörde unter **Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) Brandenburg.** Mit Frau *Babette Damaske* als Präsidentin an der Spitze.

Weggefährten

In meiner Zeit im Landesamt, es waren immerhin 10½ Jahre, hatte ich besonders eng zu tun: mit dem Präsidenten *Frischgesell**, mit den Abteilungsleitern *Thrun*, *Radomski, Bartz, Fröse, Einhaus, Rathert* und *Pfaff*, die z.T nacheinander tätig waren. In meiner Abteilung Verkehr waren über alle strukturellen und personellen Wirbel als Dezernatsleiter tätig: die Frauen *Damaske* und *Flegel*, die Herren Dr. *Spehr*, Dr. *Graichen*, *Helbig*, *Schmidt*, *Reschowsky*, *Korschelt*, *Kosche*, *Lindemann*, *Schlereth*, *Wernicke* und *Leyerle*.

Für die stets gute Zusammenarbeit und Unterstützung bin ich all' diesen genannten Personen und darüber hinaus allen meinen Mitarbeitern sehr dankbar, besonders meinen „Vorzimmerdamen", den Frauen *Günther*, *Molkenthien*, *Spielberg*, *Tscheslock* und *Walter*.

Intensivere Arbeitsbeziehungen gab es auch zu den Dezernatsleitern der Abt. Zentrale Dienste: zu den Frauen *Herfurth* und *Mischok* sowie den Herren *Dannenberg*, *Rosenthal* und Dr. *Buchelt*.

Oft genug war es unabdingbar und immer auch eine Bereicherung für mich, über die Hierarchien hinweg, meist auch auf deren Wunsch, mit dem einen oder anderen Mitarbeiter unmittelbar zu kommunizieren.

Im Großen und Ganzen hatte ich eine gut ausgebildete, leistungswillige und im Umgang angenehme Truppe um mich, ohne die ich meine Aufgaben überhaupt nicht hätte erfüllen können. Die wenigen Problemfälle könnte ich an einer Hand aufzählen. Zu einem solchen Extrem komme ich noch zurück.

Eine erfolgsorientierte Zusammenarbeit, die durchaus fachliche Kontroversen einschloss, ergab sich auch mit der Abt. Verkehr des Ministeriums, angefangen beim Abteilungsleiter *Ulrich Mehlmann* über die Referatsleiter *Bayer*, Dr. *Beilner*, *Karwiese*, *Kerber*, *Neumann* und *Theurer* bis hin zu etlichen Mitarbeitern.

Lernen, lernen und nochmals lernen

Auch im Landesamt hörte meine Fortbildung nicht auf. Die umfassendste Maßnahme war ein *Anpassungs*- (sic!) *Lehrgang* des Bundesinnenministeriums für den Öffentlichen Dienst von 300 Stunden. Sinniger Weise fand dieser im ehemaligen ZK-Gebäude und im Bundeshaus statt. Daneben habe ich an etlichen Führungskursen teilgenommen und wiederholt Coaching-Seminare mit den erfahrenen Psychologen und Führungsberatern Dr. *Meyer* (Ost) und Dr. *Driehorst*1 (West) erlebt. Das waren immer gute Möglichkeiten, sich über die Verbesserung der eigenen Wirksamkeit Gedanken zu machen und sich mit den Teilnehmern aus dem Ministerium und aus der Leitungsebene des Amtes intensiver auszutauschen.

Im BLVS waren meine Aktivitäten auf Brandenburg und Berlin beschränkt. Nur einige wenige Dienstreisen galten der Teilnahme an Kongressen, Tagungen und anderen fachlich-wissenschaftlichen Veranstaltungen außerhalb des Landes. Dazu gehörten die Teilnahme an einer Straßenbautagung 1992 in Hamburg[108], eine wissenschaftliche Veranstaltung zur Nachhaltigkeit in der Verkehrsplanung etwa 1997 in Bonn und einige wenige Vorträge an der TU Dresden. In den zehn Jahren beim BLVS kam es nur zu zwei kleineren wissenschaftlichen Vorträgen und zu vier Veröffentlichungen. Das zeigt, dass es für mich – wie für so viele aus dem Osten – erst einmal galt, alle Kraft auf die Bewältigung der neuen Aufgaben unter völlig neuen Bedingungen zu konzentrieren. Für das Hervorbringen von Neuem war da wenig Zeit. Zudem war ich in der Funktion als Abt.-Ltr. sowieso eher ein fachlicher „Überflieger“.

108 Nach Hamburg fuhren der Präsident und noch weitere leitende Mitarbeiter; wir wohnten auf St. Pauli, nahe der Reeperbahn, ein Gang durch die berüchtigte Herbertstraße blieb ohne Folgen.

Verbeamtung? Rentenansprüche?

Leider war ich bei der Bildung des Landesamtes für eine Verbeamtung als Quereinsteiger zu alt. Sonderregelungen beschränkte man auf die Führungsebene im Ministerium[109]. Das war ein erstes Manko für eine vernünftige Altersversorgung. Man hat mir zwar symbolisch die Zeit in der DDR als „Vordienstzeit im öffentlichen Dienst“ angerechnet und ich erhielt demzufolge im Jahr 2000 eine Urkunde des Ministerpräsidenten Dr. *Manfred Stolpe* für meine *40-jährige Dienstzeit* mit einer ordentlichen Prämie und das Buch „Baukunst in Brandenburg“. Das weitere Manko war: Bei der verspäteten Einführung der VBL-Betriebsrente fiel ich um nur wenige Wochen einer Ausschlussfrist zum Opfer. Zum Glück zehre ich noch etwas von der *Zusatzversorgung der DDR für die technische Intelligenz*, wenn auch nicht in dem Maße, wie sie mir ursprünglich zugesprochen worden war. Denn deren in der DDR zugesicherte Bezugsdauer wurde in der BRD willkürlich um die Zeit gekürzt, die ich zu spät in die *Freiwillige Zusatzrente* der DDR beigetreten war. Hexeneinmaleins oder Bretrug...In Bezug auf die Rente sieht es freilich angesichts meiner Arbeitsbiographie recht düster aus. Selbstredend steht meine Rente in keinem Verhältnis zur Altersversorgung von Beamten des *Höheren Dienstes* im Landesamt bei vergleichbarer Verantwortung.

Sitzungen sind das halbe Leben

Mein Bestreben als Abteilungsleiter im Landesamt war, die Dezernatsleiter zu einem komplexen verkehrspolitischen Verständnis der Aufgaben, auch über das eigene Dezernat hinaus, zu führen und die Mitarbeiter zu befähigen, die behördlichen Aufgaben souverän, rationell, bei Beachtung der gegebenen rechtlichen und technischen Vorschriften zu lösen und dabei immer die Interessen des Landes und der Antragsteller bzw. Verkehrsteilnehmer im Auge zu behalten. Hierzu dienten auch die mindestens monatlichen Dienstbesprechungen mit den Dezernatsleitern. Hauptinhalte waren:

Aufgabenanalyse, Suche nach optimalen Lösungen (wer mit berät, leistet mehr bei der Durchsetzung), ferner Aufgabenerteilung, Abrechnung und Kontrolle. Die Erwartung, dass die Volljuristen-Dezernatsleiter ihren anderen Dezernatsleiter-Kollegen bei der Bewältigung von juristischen Problemen helfen würden, erfüllte sich hierbei leider nicht. Um das Querschnittsdenken zu fördern, verbanden wir die Besprechungen mitunter mit Besichtigungen und Gesprächen vor Ort. Höhepunkte waren z.B. der Besuch des Flugsimulators in Schönefeld und ein „Rundflug“ mit Start und Ziel auf dem Flugplatz Schönha-

109 Dass ich kein Beamter war, stand schon mal im eklatanten Widerspruch zu meinen überwiegend hoheitlichen Aufgaben. Und es stand im Widerspruch dazu, dass ich als Vertreter des Präsidenten, des „P“, in sehr vielen Fällen beamtenrechtliche Aufgaben zu erledigen hatte: Überreichung von Ernennungsurkunden zur Verbeamtung oder Vereidigung von Beamten sowie Betreuung von Referendaren bei ihrer Ausbildung. Ich bin mir noch heute nicht sicher, ob alle diese Amtshandlungen demzufolge überhaupt rechtmäßig waren.

gen. Ein besonderes Anliegen der Besprechungen war es natürlich, über die Dienstbesprechungen des Präsidenten und denen des Abteilungsleiters *Mehlmann* beim Ministerium zu informieren und daraus Schlussfolgerungen zu ziehen. Dr. *Spehr* hat sich als „linke Hand des AL“ um die Protokolle der Besprechungen sehr verdient gemacht.

Freizeitgestaltung ohne“Titelkampf“

Den Zusammenhalt der Mitarbeiter des Amtes förderten wir auch unter den neuen Bedingungen durch gemeinsame Veranstaltungen. So feierten wir mitunter ganz spontan in der Kolpiner Zeit, wir hatten Weihnachtsfeiern und große Hoffeste anlässlich des 50. Geburtstages unseres Chefs *Frischgesell* und zum zehnjährigen Bestehen des Amtes.

Jährlich leisteten wir uns einen „Wandertag“. Gemeinsam befuhren wir mit dem Schiff die Berliner Brückentour. In anderen Jahren reduzierten wir diesen Tag auf die Abteilungen oder die Dezernate. Die jährlichen Personalversammlungen ließen wir mehrmals in einen bunten Nachmittag ausklingen. Bei der im Lande zunehmenden Arbeitslosigkeit hatte man jedoch bei solchen Aktionen nicht immer ein reines Gewissen. Eine schöne Sitte hatte *Frischgesell* eingeführt: Vor Weihnachten besuchten er und die zuständigen Abteilungsleiter die Außenstellen, mehrmals verbunden mit der Teilnahme an den dortigen Weihnachtsfeiern. Vergessen will ich nicht die kleineren oder größeren Geburtstagsfeiern im Amt. Ich selber habe meinen 60. und 65. sowie das Ausscheiden aus dem Amt etwas aufwendiger begangen.

Eine unangenehme berufliche Erfahrung

Natürlich bleiben in der beruflichen Tätigkeit Ärger und Enttäuschungen nicht aus. Das war alles immer irgendwie und bald vergessen. Aber bis an die Grenze meiner Belastbarkeit ging der Ärger im Verhältnis zwischen mir und einem mir unterstellten verbeamteten Dezernatsleiter aus einem der „alten“ Bundesländer. Zunächst glaubte ich, dass sich zwischen uns eine konstruktive Zusammenarbeit entwickeln würde. Aber bald machte mich das Fachreferat Luftfahrt in unserem übergeordneten Ministerium darauf aufmerksam, dass der Dezernatsleiter trotz der damals allgemein noch sehr unklaren Eigentumsverhältnisse sehr großzügig bei der Erteilung von Flugplatzgenehmigungen für Vereine und Unternehmen sei. Es seien dazu auch schon Beschwerden von Kommunen und Bürgern bei dem Ministerium eingegangen.

Damit richtete der Dezernatsleiter nicht nur im Fachgebiet, sondern auch im Dezernat und in der Abteilung Verkehr möglicherweise einen zumindest moralischen Schaden an. Es kam unweigerlich zu einer ernsten Auseinandersetzung. Wer war im Recht? Er als erfahrener Beamter oder sein nur angestellter Ost-Vorgesetzter? Zum Glück standen die Kollegen im Verkehrsministerium und die große Mehrheit des Dezernats auf meiner Seite. Mit erheblichem Auf-

wand machte ich mich als Nichtjurist an die Prüfung der schon zahlreich erteilten Genehmigungen. Darüber unterrichtete ich nun schriftlich den Präsidenten und den Juristen *Thrun* unseres Amtes. Wir kamen gemeinsam zu dem Entschluss, den Dezernatsleiter von seinen Aufgaben zu entbinden und ggf. ein Disziplinarverfahren einzuleiten. Durch seinen Starrsinn hat sich dieser Mann alle ihm gebotenen Möglichkeiten, wieder Fuß zu fassen, verscherzt. Der Präsident versetzte den Mitarbeiter in eine andere Abteilung. Ein Disziplinarverfahren versandete schließlich. Die Bezüge wurden, trotz seiner an Arbeitsverweigerung grenzenden Untätigkeit, erst einmal weiter bezahlt. Das undisziplinierte Verhalten erzeugte allgemeines Befremden, führte aber zum Glück zu keiner allgemeinen Verschlechterung der Motivation und Arbeitsmoral bei anderen Mitarbeitern. Und was meine Person betrifft: Es hätte beinahe für mich schief ausgehen können. Um ein Haar …

Eine meiner bedeutendsten Aufgaben und gleichermaßen die letzte Zugabe

Während ich vor Jahren diese Zeilen schrieb, hörte ich damals im Radio, dass das Bundesverwaltungsgericht gerade die Planfeststellung für den BBI-Flughafen in Schönefeld bestätigt hat.

Die Planfeststellung für den Flughafen Berlin-Brandenburg-International stand zum Jahrhundertwechsel bevor und sollte nochmals eine besondere Herausforderung auch für mich werden. Das BLVS war hierbei die *Anhörungsbehörde.* Zunächst galt es, geeignete Räumlichkeiten für die über 100 Beschäftigten der Anhörungsbehörde und die vermutete Zahl von mindestens 500 Besuchern der Anhörung zu finden. Unter der persönlichen Leitung des Herrn *Bretschneider* vom Brandenburgischen Verkehrsministerium fiel nach längerem Suchen die Wahl auf die Rathenauhallen in Treptow, die auf diesen besonderen Zweck herzurichten und auszustatten waren.

Das Landesamt war die zuständige Behörde für die öffentliche Anhörung betroffener Bürger und der Träger öffentlicher Belange. Die führende Rolle hatte fachlich das Dezernat Luftfahrt in meiner Abteilung Verkehr des BLVS. Die Antragsteller als Träger des Vorhabens reichten Ende des Jahres 1999 Unterlagen im Umfang von 59 Aktenordnern zum Antrag auf Planfeststellung für den geplanten Flughafenausbau und einige periphere Anschlüsse an das Straßen- und Eisenbahnnetz ein. Hier soll nicht etwa über das Prozedere mit Antrag, öffentlicher Auslegung, Prüfung der Einwendungen, Erarbeitung der Stellungnahme der Anhörungsbehörde für die Planfeststellungsbehörde, oder gar den Planfeststellungsbeschluss berichtet werden. Darüber gibt es u.a. im Internet zahlreiches Material, z. T. seriös, z.T.auch tendenziös…

Hier geht es lediglich um den Verfasser dieses Zeitzeugenberichts und seine relativ unbedeutende Rolle in der Phase der Anhörung und Erörterung von

Einwendungen. Er war während der öffentlichen Anhörung und Erörterung der verantwortliche Abteilungsleiter des LBVS für alle organisatorischen und technischen Angelegenheiten. und sozusagen der Cheforganisator im Falle der Abwesenheit des Herrn *Bretschneider.* Das umfasste erst einmal die Suche nach einem geeigneten, gut erreichbaren Standort und das Einrichten und die Kontrolle der Räumlichkeiten für im Mittel etwa 500 Besucher. Es ging um solche Aufgaben wie Einlasskontrollen, Protokollführung, Versorgung und Betreuung der Beschäftigten. Hilfreich war hierbei auch die Gewinnung des Coachs *Drihorst* von Hertha BSC als psychologischer Betreuer des aus unterschiedlichen ministeriellen Bereichen bereitgestellten Personals. Ich hatte mich um die Motivation der Beschäftigten und ihre Sorgen zu kümmern einschließlich psychologischer und medizinischer oder polizeilicher Hilfeleistungen. Es war durchaus eine äußerst anspruchsvolle, politisch brisante und vom Organisationsaufwand sehr umfangreiche Aufgabe, eine hohe Verantwortung und Belastung. Schon deshalb, weil der hierfür von mir erwartete Einsatz sich nicht auf die reguläre Arbeitszeit beschränkte. Ich habe auf ausdrücklichen Wunsch des Herrn *Bretschneider* vom Potsdamer Verkehrsministerium sogar erst ein halbes Jahr nach dem 65. Geburtstag, also nach Erreichen meines Rentenalters meinen Dienst beendet. Während der Anhörung gab es keinerlei ernsthafte Störungen oder Zwischenfälle. Ich hatte während der Vorbereitung und erst recht während der Anhörung selbst einen Großteil meiner Kraft über viele Monate hin dieser Aktion widmen müssen.

Es versteht sich, dass ich bei der Anhörung eher die Rolle des Organisators/ Motivators und oft auch des Seelentrösters der doch außerordentlich gestressten Beschäftigten aus verschiedenen Bereichen des Verkehrsministerium und anderer Ministerien gespielt habe, während die inhaltliche Arbeit von etlichen Juristen und externen Fachberatern zu leisten war, allen voran die verbeamteten Volljuristen *Joachim Leyerle* und die so früh verstorbene *Petra Stigler-Mertens*.

Den Arbeitsaufwand mag man an wenigen Zahlen ermessen Ende 1999 reichten die Vorhabenträger die Planunterlagen. In drei Staffeln gingen 133.684 Einwendungen von etwa 60.000 Betroffenen und 136 Stellungnahmen von den Trägern öffentlicher Belange ein, die alle für die Erörterung aufzubereiten waren. Diese fand im Jahr 2001 statt, größtenteils in den Rathenau-Hallen in Oberschöneweide, die für eine Teilnehmerzahl von bis 500 Menschen eingerichtet worden waren. Für das Erörterungsteam von über 40 aus verschiedensten Verwaltungen des Landes abgeordneten Kräften mussten wir die Sicherheit voll gewährleisten. Wir hatten für ihr Wohl bis hin zu psychologischer und medizinischer Betreuung zu sorgen, denn sie waren einem besonderen Arbeitsdruck und hoher psychischer Belastung bei strengster Wahrung ihrer Neutralität ausgesetzt.

Es folgte die unermesslich mühsame Aufbereitung der Einwendungen und Stellungnahmen für die Formulierung der Stellungnahme der Anhörungsbehör-

de als Ergebnis des Anhörungsverfahrens im Umfang von 541 Seiten. Diese Stellungnahme diente dann letztendlich der Planfeststellungsbehörde beim Brandenburgischen Verkehrsministerium für die Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses. Nach § 8 Abs. 1 S. 1 Luftverkehrsgesetz dürfen bestehende Flughäfen nur geändert werden, wenn im Falle der wesentlichen Änderung der Plan nach § 10 Luftverkehrsgesetz vorher festgestellt worden ist. Antragsteller für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld" waren die Flughafen Berlin Schönefeld GmbH (FBS GmbH, heute: FBB GmbH) mit den Gesellschaftern Land Berlin, Land Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland, sowie die DB Netz AG und die DB Station und Service AG. Sie sind zugleich die Träger des Vorhabens. Der Antrag, bestehend aus 59 Ordnern, wurde am 17.12.1999 durch die Träger des Vorhabens bei der Anhörungsbehörde eingereicht. Nach einer Vorprüfung erfolgte im Jahr 2000 die öffentliche Auslegung des Plans sowie die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange. Eine öffentliche Erörterung der rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde im Jahr 2001 durchgeführt. Mit Datum vom 13.08.2004 hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (jetzt Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung) als Planfeststellungsbehörde den Plan für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld festgestellt. Die Behörde hat allerdings dem Antrag nicht in der beantragten Fassung stattgegeben, sondern ihn mit einer Vielzahl von Auflagen und Einschränkungen versehen, die insbesondere die Lärmbelastung der Bürger minimieren sowie den Schutz von Natur und Umwelt sicherstellen sollen. In dem Planfeststellungsbeschluss ist zudem über alle rechtzeitig vorgetragenen Einwendungen, Forderungen, Anträge und Anregungen entschieden worden. Er ist somit zugleich auch eine Antwort auf die entsprechenden Eingaben, die nicht individuell beantwortet wurden. [110].

Ein persönliches Kuriosum am Rande: Auf der Seite des Vorhabenträgers/Antragstellers nahm mein Freund Prof. *Hanns Glißmeier* (Früher Rektor im Weimar, Autor des Handbuches „Lexikon Stadtvekehr") als Begleiter des Antragstellers an dieser Anhörung teil. Unsere Freundschaft basierte auch darauf, dass wir beide Mitte Juni 1936 zur Welt gekommen waren. Wir verständigten uns darüber, dass wir uns während der Anhörungsprozedur nicht gemeinsam vor den Besuchern zeigen dürften. Damit wollten wir den Verdacht vermeiden, dass es zwischen den Parteien zu Absprachen kommen könne. Ich war ja ohnehin nur der Dienstälteste der aus unterschiedlichsten Bereichen zusammengetrommelten Mitarbeiter und Helfer. Auf den Ablauf des Verfahrens oder auf Inhalte hatte ich keinerlei Einfluss.

In der Zwischenzeit ist bekanntlich die Planfeststellung erfolgt und hat Rechtskraft. Sehr ärgerlich sind allerdings die vielen Unregelmäßigkeiten bei diesem

---

110 Die hier in diesem Textabschnitt angegebenen Zahlen zum Flughafen BBI sind unterschiedlichen Quellen entnommen und sicher nicht immer zutreffend!

Vorhaben und die unvorstellbaren Baumängel und Verzögerungen. Mir steht es nicht zu, hier die Anhörung, das weitere Verfahren und die komplizierten Probleme beim Aufbau des BBI zu kommentieren. Auch nicht die in der Folgezeit ausufernden baulichen Pannen, Kostenexplonen und Verzögerungen der Inbetriebnahme um Jahre.

Abgesang und Schlusspunkt im Berufsleben

Nach einer halbjährigen Verlängerung des Arbeitsvertrages endete mein Angestelltenverhältnis mit dem Land Brandenburg am 31. Dezember 2001, in der Tasche ein Dankschreiben des Ministers *Hartmut Meyer*. Ich glaube und hoffe, dass ich alles in allem der Verantwortung für die anfänglich 130 und zum Schluss 90 Mitarbeiter im BLVS, wie auch für die Aufgabenerfüllung in allen Bereichen des Verkehrs im Land Brandenburg gerecht geworden bin.

G) Berufsleben und Politik

Weltanschauung

Ich will zu diesem Thema vorausschicken, dass mir das Nachdenken und Niederschreiben über diese Seite meines Erwachsenenlebens besondere Probleme bereitet. Das kommt daher, weil ich möglichst nahe an der Wahrheit bleiben will, das Erinnerungsvermögen dem Alter entsprechend jedoch nicht mehr ganz zuverlässig ist und mich anderseits ein Gefühl der Scham über eine bedrückende Anpassung in der DDR - Zeit erfasst: Was macht ein Regime mit einem Menschen und wie kann man mit einer zwiespältigen politischen Einstellung leben und schaffen? Wie weit darf man sich im Interesse des Berufs und der Familie verbiegen? Ändern kann ich an der Vergangenheit hinterher freilich auch nichts mehr.

Ich möchte den Versuch unternehmen, hier für mich zunächst die Frage zu beantworten: Wie konnte ich jemals mit der Gesellschaftstheorie des Sozialismus-Kommunismus sympathisieren? Ich suche nach einer möglichst ehrlichen Erklärung und kann mir das heute nur so deuten:

Irgendwann in der 12. Klasse fiel mir das „Kommunistische Manifest“ in die Hände, ich las es aus freien Stücken, mit zunehmendem Interesse und fand es leicht verständlich und durchaus schlüssig. Die Beschreibung der bürgerlichen und kapitalistischen Gesellschaft durch *Marx* und *Engels* und ihre soziale Utopie waren mir einleuchtender als alle bisherigen Unterrichtsstunden und FDJ-Schulungen. Ich fand die Utopie des Sozialismus für eine ferne, friedliche und humane Zukunft grundsätzlich erstrebenswert.[111]

111 Man sollte dabei wissen, dass sich beispielsweise *Kurt Schumacher* zu den Zielen der SPD in der Bundesrepublik 1950 wie folgt geäußert hat: „Ich will den ganzen Sozialismus,

In den *Erinnerungen an meine Schulzeit* habe ich versucht, meine Abwendung von der kindlich unreflektierten Akzeptanz der christlichen Religion und der Naziideologie unter dem erschütternden Eindruck von Krieg, Flucht und Vertreibung aus Schlesien sowie des Neuanfangs im sächsischen Wurzen zu beschreiben. Ich erinnerte mich an den komplizierten Prozess einer Entwicklung zwischen Konfirmandenunterricht und meinem vorangegangenen Erleben des Krieges, von Flucht und Vertreibung. Diese Erlebnisse hätten eigentlich eine Antwort auf die Frage verlangt „Wie kann der allmächtige Gott solche furchtbaren Zustände hinnehmen?“. Darauf aber gab mir der „Geist-reiche“ Konfirmandenunterricht keine Antwort. Ein älterer Freund machte mich auf die *Theodizee* (Rechtfertigung Gottes) von Leibniz aufmerksam. Ich leitete daraus für mich eher eine materialistisch-atheistische Weltsicht ab.

Wegen der notwendigen Mithilfe in der elterlichen Landwirtschaft konnte bzw. durfte ich in der Wurzener Knaben-Grundschule am „Pionierleben“ kaum und an den Ferienlagern nicht teilnehmen. Daran änderte der Übergang zur Oberschule nichts. Ich glaube, dass daraus bei mir ein gewisser Drang resultierte, unbedingt auch an diesen Erlebnissen meiner Schulfreunde teilhaben zu wollen, also diesem Kreis *angehören zu wollen*. Ein solches Bestreben war sicher auch der Situation geschuldet, dass wir Flüchtlinge im Ort noch immer als Exoten angesehen wurden.

Mein Vater war in den 30er Jahren lediglich einige Monate Mitglied der NSDAP, dann trennte man sich von ihm, weil er Geschäfte mit einem Juden gemacht hatte. Er fand in der neuen, sächsischen Heimat bald zur SPD. Nach seinem Vorbild und dem zweier sozialdemokratischer Widerstandskämpfer aus Roitzsch (von denen ich ihre schrecklichen Haft-Erlebnisse erfuhr), näherte auch ich mich immer mehr dem Gedankengut der Sozialdemokratie. Und bei meiner Neigung zu den Naturwissenschaften leuchtete mir damals besonders die nahezu naturgesetzliche Beweisführung des Marxismus als Weltanschauung bei Marx und Engels ein. Mir imponierte, dass man mit der marxistischen Theorie die vielfältigsten Probleme in der Gesellschaft *offenbar* relativ einfach erklären und darauf aufbauend verändern könne. Die materialistische Deutung des Weltgeschehens durch den Marxismus hatte durchaus meine Sympathie. Dieses *„offenbar“* entpuppte sich viel später, mit der Zeit immer klarer, als ein „vermeintlich“. Die Ideologie der SED und ihre Tagespolitik im Detail (wie die Zwangsvereinigung von KPD und SPD, später der Druck auf die Bauern zur Kollektivierung der Landwirtschaft, die Niederschlagung des 17.Juni...) und die strikte Nachahmung der sowjetischen Linie schienen mir schon damals im Widerspruch zur wissenschaftlichen Begründung dieser

nicht das reformistische Linsengericht.“ Meine Neigung zur Sozialdemokratie ließ mich 1957 z. B. bei dem Besuch meiner Schwester in Oberhausen an einer Ortsgruppenversammlung der SPD teilnehmen. Es war ein Schlüsselerlebnis, dort zu hören, welche Hoffnungen diese Leute in die DDR setzten.

Weltanschauung zu stehen. Eine solche skeptische Haltung wurde nach damaliger offizieller Lesart allerdings als ein Weiterbestehen von *Resten bürgerlichen Denkens* charakterisiert und damit natürlich verteufelt. Zum Ende der Oberschule dachte ich nicht im Traum daran, in *die Partei*[112] eintreten zu wollen (die offizielle Sprachregelung lautete übrigens, dass man *um die Aufnahme in die Partei bitten* müsse). Es hat mich übrigens zu diesem Zeitpunkt auch niemand zum Parteieintritt angesprochen – ganz im Gegensatz zu meiner Person hatte man einige meiner Klassenkameraden schon zum Eintritt überzeugt oder überredet, die diesem Ruf dann in der 12. Klasse mit 18 Jahren gefolgt sind. Allerdings hatten sich die betreffenden Schüler mit diesem Schritt selber deutlich von den Schülern isoliert. der aber anders herum?

Wie man so zur Partei kommen konnte

In meinen Erinnerungen „*Unsere Jahre an der Hochschule für Bauwesen Cottbus*“ erzählte ich, wie ich von dem klugen und eigentlich recht sympathischen und überzeugenden *GeWi*-Dozenten *Schmitz* für die Partei angeworben wurde und ich nach einigem Zögern 1956, also noch während des Studiums in die SED eingetreten bin.

Erst vor wenigen Jahren konnte ich zu meiner Überraschung im Archiv der Brandenburgischen Technischen Universität in Cottbus mich bertreffende Unterlagen einsehen, die mir die Angelegenheit heute in etwas anderem Licht erscheinen lassen. Mir war bis dahin überhaupt nicht mehr in Erinnerung, dass ich vom Rektor Prof. *Musterle* im März 1956 einen *strengen Verweis* bekommen hatte, verbunden mit einer Reduzierung meines Stipendiums. Das geschah mit der schriftlichen Begründung, dass ich als Hilfsassistent mutwillig oder fahrlässig den Lehrbetrieb behindert haben soll, indem ich eine Versuchsanordnung im Chemieraum durcheinander gebracht hätte. Meine schriftliche Einlassung, dass dieser Vorwurf unbegründet und nicht zutreffend sei, erhielt ich nicht einmal eine Antwort. Selbst die für mich positive schriftliche Stellungnahme des Prorektors für Studienangelegenheiten, des Dr. *Simon*, hatte offenbar keine Beachtung gefunden.

Nun erst im Archiv ging mir ein Licht auf, dass mein Parteieintritt mit diesem Vorgang zeitlich und faktisch etwas miteinander zu tun hatte. Nun erinnerte ich mich wieder: Nur wenige Tage nach dem strengen Verweis sprach mich *GeWi-Schmitz* an, er habe von diesem dubiosen Vorfall erfahren, er stehe voll auf meiner Seite. Und: Er wolle für mich eintreten, quasi meine Ehre retten, ohne sich dabei mit dem Rektor anzulegen. Nämlich dadurch, dass er mich als Kandidaten für die Partei vorschlagen würde (oder mit meinen Worten: ein solcher Schritt würde zu meiner Rehabilitierung führen…) Ich stimmte nach einem Gespräch mit meinem Vater zu. Der sagte mir allerdings recht salomonisch: „Tue,

112 Wenn in der DDR über die *Partei* gesprochen oder geschrieben worden ist, dann meinte das immer die SED. Ungeachtet dessen, dass es ja in der DDR noch weitere sogen. *Blockparteien* gab.

was Du für richtig hältst. Denke aber immer an die Parteidisziplin. Die kann ganz schön hart sein.“ Für ihn als LPG-Vorsitzendem war das politische Leben zu der Zeit auch nicht gerade einfach, denn wenige Wochen zuvor war meine Schwester *Hanna* für immer nach dem Westen gegangen.

Also wurde ich 1956 Kandidat und nach zwei Jahren Vollmitglied. Später wäre ich unter dem Eindruck des Ungarn-Aufstandes oder nach der Chrustschow-Rede zu den Gräueln des Stalinismus wohl kaum noch eingetreten. So mancher meiner guten Bekannten aus dem Kreis der Kommilitonen rückte zu meinem Bedauern nach diesem meinen Schritt nach und nach von mir ab…Nicht so lustig fand ich es, wenn ich nach dem Studium einem solchen Ehemaligen begegnete und an *seinem* Revers das „Bonbon“ sah[113]. Heute ist es freilich müßig, darüber zu grübeln, ob der strenge Verweis und das Schmitz-Gespräch alles in allem eine gezielte Aktion gewesen sein könnte und wer da Schicksal gespielt haben mag. Oder waren das wirklich einfach nur Missverständnisse und Zufälligkeiten?

Was aus einer Utopie werden kann…

Erst viel später kam ich dahinter, dass gerade die mich damals als Jugendlichem so beeindruckende naturwissenschaftliche Begründung des Sozialismus einer ihrer grundlegenden, wissenschaftlichen Irrtümer war, denn sie lässt psychologische und moralische Aspekte im Leben einer Gesellschaft außer acht – woran wohl das Experiment Sozialismus schließlich gescheitert ist. Ich meine, es scheiterte an der Psyche und Moral des Einzelnen als Bürger, Produzent, Verbraucher und Parteifunktionär. Das Experiment scheiterte an den vielfältigen Interessen und Wertvorstellungen verschiedener Gruppierungen innerhalb einer Gesellschaft, es scheiterte auch an der Psyche und Moral der Völker und Nationalitäten und erst recht an der ihrer Führer.

Den Todesstoß gaben der Utopie des Sozialismus die Verformungen der ursprünglichen sozialdemokratischen Ideen durch den Bolschewismus Lenins und Stalins und an deren Praxis einer alles beherrschenden Ideologie mit ihrem alleinigen Wahrheitsanspruch, ihrem totalitären, doktrinären Gepräge – verbunden mit unglaublichen, unvorstellbaren Grausamkeiten gegen die eige-

113 Ich kann mir allerdings lebhaft vorstellen, wie derjenige dazu gekommen sein könnte. Vielleicht so ein von mir frei erfundenes Gespräch bei einer Kaderabteilung: Kaderleiter: >Kollege Soundso, wir haben Sie hier zum Gespräch eingeladen. Kurz gesagt, bald verlässt uns der Genosse XYZ aus Altersgründen. Ist ja vielleicht schon bekannt. Nun gilt es, die Stelle neu zu besetzen. Die Parteileitung schätzt ein, dass Sie die fachlichen Voraussetzungen hätten, sein Nachfolger zu werden. Trauen auch Sie sich das zu? Sie nicken. Das ist schon mal die halbe Miete. Aber wir wissen alle, dass Sie bisher noch nicht zur Partei gefunden haben. Lieber Genosse Soundso – hm, naja also Kollege, Sie werden doch sicher mit uns übereinstimmen, dass eine solche wichtige Funktion mit einem Genossen besetzt werden muss, na klar. Ich lege Dir, ähm, also immer noch Ihnen, sehr ans Herz, doch nun diesen Schritt zu tun. Hier habe ich schon mal ein Muster, wie so`n Antrag aussehen könnte. Also dann sehen wir uns übermorgen wieder. Mach`s gut und entscheide Dich richtig. Das wird Dein Schaden nicht sein.<

ne Bevölkerung und oft auch die eigenen Genossen[114]. Die Hoffnungen und die Menschenrechte von Millionen wurden in unfassbarer Weise mit Füßen getreten. Es wurden *im Interesse der Sache* nicht nur Illusionen zerstört, nein auch die Gesundheit und das Leben vieler Millionen. Wahrheiten über den Gulag, den Hitler-Stalin-Pakt, die Verbrechen von Katyn…hat man uns freilich lange verschwiegen oder sie verharmlost. Eine gewisse Zäsur war die geheimgehaltene Rede von *Chruschtschow* zu „Verformungen" des Sozialismus, die uns ausschließlich und nur bruchstückhaft über die Westmedien bekannt wurde. Nicht vereinbar mit dem propagierten Humanismus und dem Charakter einer Demokratie waren auch die gewaltsame Reaktion auf den 17. Juni 1953 in der DDR, die Niederschlagung der Aufstände in Ungarn, Polen und in der ČSSR, schließlich auch der Mauerbau.

Bei meiner selbstkritischen Betrachtung will ich jedoch auch heute nicht übersehen, dass so manche internationale Entwicklungen meine politische Einstellung zur westlichen Welt beeinflusst haben. Schon die strategisch ziemlich unsinnige Bombardierung von Dresden, der demonstrative Einsatz der Atombombe in Japan, die Kriege in Korea und erst recht in Vietnam wie auch der weltweite Kolonialismus stärkten das Gefühl, dass der Osten dem etwas entgegensetzen müsse. Auch die Befreiungsbewegungen in früheren Kolonien und Halbkolonien und nicht zuletzt die Niederschlagung der Reformversuche von Allende in Chile sowie die US-amerikanischen Einmischungen in Kuba bestärkten mich in meiner damaligen Sympathie für den Sozialismus als gesellschaftlichen Gegenentwurf.

Geglaubt habe auch ich an die Planbarkeit gesellschaftlicher Prozesse bis in viele Einzelheiten, doch so mancher theoretische Ansatz hat sich mit zunehmender Kompliziertheit, Komplexität und Globalisierung als unrealistisch erwiesen. *Marx* und *Engels* hatten ja mit ihrer glänzenden Kapitalismuskritik durchaus recht, aber mit der Therapie und den selbst ernannten Therapeuten hat es eben nicht so geklappt[115]. Aber das alles war mir freilich eine viel spätere Erkenntnis in einem länger währenden Lernprozess[116].

Was wird nach und nach aus einer Partei, in der die Theorie zum Dogma wird und/oder von der Führung dem Zickzack in der Tagespolitik angepasst wird? Was wird aus einer Partei, in der sich die Mitglieder als Genossen verstehen, aber sich gegenseitig nicht vertrauen? Und wie verkrustet eine Partei, in der

114 Eines der Krebsübel der Leninschen Weiterführung des Marxismus scheint mir seine These von der Möglichkeit des Sozialismus auch nur in einem Land zu sein -noch dazu in einem so rückständigen, wie Russland es war.

115 Die Väter der sozialistischen Bewegung haben ja in ihrem außerordentlichen, umfangreichen Werk über die Analyse hinaus nur sehr knappe Bemerkungen über die Gestaltung einer künftigen, sozialistischen Gesellschaftsordnung im Detail gemacht, die aber immer wieder zur theoretischen Rechtfertigung aller ideologischen Kapriolen herhalten mussten.

116 In diesen Tagen lese ich „Das Schwarzbuch des Kommunismus" von französischen Historikern (Piper-Verlag 1997). Darin werden die im Namen der *höchst entwickelten Gesellschaft* weltweit begangenen (und das ist schon im der Untertitel ausgesagt:) >Unterdrückungen, Verbrechen und Terror< dargestellt und analysiert. Diese Arbeit ist mir ein weiterer Anlass, mich hier über alle diese Fragen zu äußern.

Demokratie und Kritik einer Einbahnstraße gleich nur von oben nach unten möglich sind? Sie platzt wie eine Seifenblase – wie auch in der DDR später innerhalb von Wochen geschehen. Wir haben es erlebt, wir waren dabei.

Partei im Berufsalltag

Wen das Thema interessiert, wird auch schon in vorangehenden Abschnitten detaillierte Ausführungen dazu finden. Hier will ich den Versuch einer summarischen Bewertung wagen.

Die Parteiarbeit[117] fand für die Berufstätigen ausnahmslos in den Betrieben und Einrichtungen statt, so dass eine sehr enge Verzahnung zwischen Politik und Arbeitsleben entstand. In der Assistentenzeit von 1960 bis 1962 erlebte ich an der Hochschule ein durchaus interessantes *Parteileben*. Es war geprägt von den lebhaften ideologischen Auseinandersetzungen der Grundorganisation mit den übergeordneten Parteiebenen und mit dem Staatssekretariat für das Hoch- und Fachschulwesen, nicht zuletzt durch den Parteiaustritt unseres Rektors, Magnifizenz Prof. *Musterle*. Da wir offenbar nicht anders zur Räson gebracht werden konnten, wurde die Hochschule schließlich 1962 aufgelöst. Lehrkörper und Srtudenten wurden auf Dresden, Leipzig und Weimar aufgeteilt. Diesen qualvollen Prozess habe ich in den *Erinnerungen an die Hochschulzeit* ziemlich ausführlich beschrieben. Stützen kommnnte ich mich dabei auf authentisches Material von *Siegfried Möbius*. Ich denke schon, dass mich die Ereignisse und Auseinandersetzungen um die Auflösung der Hochschule (damit unmittelbar verbunden war ja der Abbruch meiner Assistentenzeit) nachhaltig geprägt haben. Zumal es für mich nach der Schließung der Hochschule kurz nach dem Mauerbau ziemlich schwierig war, eine Arbeitsstelle zu finden.

Als ich nach einigem Suchen zum Srtaatlichen Straßenbauamt (SBA) kam, fand ich dort eine recht „gemütliche“ Parteigruppe vor, die gerade mal das unvermeidbare Pensum an Parteiarbeit leistete. Ein Kunstgriff bestand z. B. darin, dass die monatliche Mitglieder-Versammmlung und die Zusammenkunft zum Parteilehrjahr in einem Ritt erledigt wurden.

Als Genosse stieg ich im SBA ziemlich rasch in der Hierarchie nach oben. Die Parteizugehörigkeit war auch später für meine Einstellung als Leiter des Büros für Verkehrsplanung im Jahre 1968 durchaus förderlich. Sie war allerdings kein ausschließliches Kriterium der fachlichen Entwicklung. Diese hätte ich vielleicht als Nicht-Genosse so oder ähnlich auch erreichen können. Nicht ohne Berechtigung hatte mein Studienfreund *Jürgen Sachse* den Spruch geprägt: „Wenn Du was werden willst, dann geh’ nicht in *die Partei*, sondern in

117 Wie schon am Anfang dieses Kapitels gezeigt, ist auch diese Aussage auf **die Partei**, also die SED zutreffend. Die „Blockfreunde“ waren in ihren Wohngebieten organisiert und hatten demzufolge in den Betrieben und Einrichtungen gar keinen Einfluss.

eine Blockpartei.“ Die *Blockfreunde* waren ja zumindest als demokratisches Mäntelchen sehr gefragt.

Also: Es ging bis zu einer gewissen Hierarchie auch ohne Mitgliedschaft (diese war eigentlich nur für die sogen. *Nomenklaturkader* höherer Ebenen vorgeschrieben). Nur: Ein Genosse zu sein reichte freilich zu jener Zeit auch nicht mehr – Ausbildung und Erfahrung mussten schon auch nachgewiesen werden. Unvermeindlich verbunden war auch meine spätere Funktion als Leiter des Büros für Verkehrsplanung mit der Zugehörigkeit zur Grundorganisation der SED beim Rat des Bezirkes. Und damit begann eine Entwicklung, mit der ich bei meinen Überlegungen zum Wechsel vom SBA zum BfV überhaupt nicht gerechnet hatte und die mich beinahe zum „Staatsfunktionär mit fachlichem Einschlag“ gemacht hätte: Bald wurde ich bedrängt, verschiedene Funktionen in der Betriebs-Parteiorganisation (BPO) zu übernehmen. Aber nie im Leben hätte ich damals geahnt, dass mich Parteifunktionäre mehrmals bewusst daran hindern würden, als anerkannter Praktiker eine Fortbildung in Gestalt einer sogen. „außerplanmäßigen Aspirantur“ zu absolvieren. Aber gerade das ist mir mehrmals geschehen. Es bedurfte einiger Tricks und vieler Anstrengungen, dieses Ziel im fortgeschrittenen Alter dennoch zu erreichen. Dazu mehr im Text zum Büro für Verkehrsplanung.

Erste Einblicke und Durchblicke

Mit dem Wechsel vom Straßenbauamt zum BfV (meinen Arbeitsvertrag erhielt ich hierbei vom Rat des Bezirkes Cottbus) bekam ich nun dienstliche Kontakte zu Leuten einer höheren staatlichen Funktion oder Parteiebene einschließlich der Blockparteien. Dazu gehörten u. a. auch einige Ratsmitglieder. Nach einer Zeit des *Beschnupperns*[118] gab es mit etlichen Ratsmitgliedern durchaus auch vertrauensvolle Gespräche unter vier Augen oder im intimen Kreise. Aber gerade diese Gespräche gaben mir neue und überraschende Einblicke und kritische Bewertungen der hinter der offiziellen Fassade ablaufenden Pro-

118 Dieses Beschnuppern lief bei mir so ab, dass ich schon mal stutzig wurde, wenn mich ein Gesprächspartner bei einem ersten Kontakt sofort ständig als Genosse anredete und zu duzen begann. Da blieb ich erst mal bei dem Sie und dem „Kollegen“. Erst bei näherem Kennenlernen und beiderseitiger Sympathie kam es später meist zu einem vertraulicheren Umgang. Abstand war auch meist dann angebracht, wenn jemand im persönlichen oder gar im privaten Bereich die vorgestanzten Funktionärsfloskeln verwendet hat. Oder gar, wenn dieser Gegenüber den gerade neuesten „Sprech“ des Generalsekretärs ständig im Munde führte. Über die Rolle politischer Witze erinnere ich im Zusammenhang mit den launigen Abenden im Institut in Finsterwalde an anderer Stelle. Unbedingtes oder vorbehaltloses Vertrauen war oft nicht möglich, man wusste nie, sitzt ein überzeugter Genosse gegenüber, ein Karrierist und Scharfmacher oder gar einer vom „Auge und Ohr der Partei“? Und dieses Misstrauen unter Mitgliedern ein und derselben Partei – eigentlich traurig… Traurig auch der Grad von Bewusstseinsspaltung, dass ich in der Öffentlichkeit.weitgehend auf das Tragen des Parteiabzeichens verzichtete. Das führte sogar mal zu der Frage meines Rostocker Kollegen *Klaus Schölermann*: „Bist Du eigentlich Genosse? Man sieht Dich ja nie mit Abzeichen? Oder warum trägst Du immer Pullover oder Windjacken?“ Der Mann hatte eine gute Beobachtungsgabe und mich offenbar durchschaut … Peinlich, peinlich noch heute. Wenn ich das so schildere, bin ich ja nicht stolz auf mich, sondern eher beschämt.

zesse und sichtbaren Widersprüche. Selbst mit dem einen oder anderen nebenamtlichen Parteifunktionär der unteren Ebene konnte man nach einiger Zeit offenere Gespräche führen. Bewerte ich diese Jahre – zeitlich deckte sich ja das damals mit den „Ereignissen“ in der ČSSR –, begann damit bei mir eine neue Phase des inneren Konfliktes zwischen Theorie und Praxis.

Wie ging das eigentlich in der Partei zu?

Hier schiebe ich mal einige allgemeine Bemerkungen zur Partei SED ein. Diese Partei verstand sich in ihrer Ideologie, ihren Zielen und Inhalten, wie in ihren Organisationsprinzipien als *marxistisch-leninistische* Partei, als *Vorhut der Arbeiterklasse*.

Daraus resultierte, dass man als Intellektueller fast mit einem schlechten Gewissen herumlief, nicht zur Arbeiterklasse zu gehören oder zumindest aus ihr zu stammen. Die Aufnahme von Intelligenzlern wurde als eine Art Ritterschlag gewertet und geschah nur unter der formalen Restriktion, dass im gleichen Arbeitsbereich stets ein bestimmter Arbeiteranteil gewährleistet werden sollte. Wer das also nicht schaffte, konnte sich als *Kommunist ohne Parteibuch* hervor tun und hatte auch seine Ruhe. . Mancher aber ist heute froh, dass ihn eine solche Bremse davor beschützte, in die Partei zu gehen. Ich kenne einige, die ein Erinnern daran nunmehr von sich weisen würden …

Wie kam man aus der Partei wieder heraus? Schon der Gedanke daran wäre ein Sakrileg gewesen. Ein Austritt war im Statut gar nicht vorgesehen, nur ein Ausschluss (also ein unehrenhafter Rausschmiss) oder der Tod. Wer das erstere auf sich nahm, riskierte seine berufliche Entwicklung, der hatte *es verspielt bis in die Steinzeit*. Ein *Ausschluss* war unweigerlich mit sozialen Folgen bis in die Familie hinein verbunden. Ein Ausgeschlossener hatte es allemal und für immer schwerer als ein Nicht-Genosse. Einige traurige Beispiele hatte ich immer vor Augen: Den Rektor der Cottbuser Hochschule, Prof. *Musterle* und meinen Freund *Dietrich Hermann* aus dem SBA. Derartige *Normen des Parteilebens* schufen freilich eine unbedingte Parteidisziplin, verbunden mit weit verbreitetem Opportunismus und Mitläufertum.

Vorteilhaft für das fachliche Wirken war die Mitgliedschaft nur insofern, dass mir der direkte Zugang zu bestimmten Entscheidungsgremien und zu internen Informationen leichter möglich war als einem Blockfreund oder Parteilosen. Es gab auch nach längerem „Beschnuppern“ durchaus vertrauensvolle Gespräche unter vier Augen. Aber gerade diese Gespräche gaben mir neue und überraschende Einblicke und kritische Bewertungen der hinter der offiziellen Linie ablaufenden Prozesse und Widersprüche. Bewerte ich diese Jahre – zeitlich deckte sich ja das mit den „Ereignissen“ in der ČSSR –, dann begann da bei mir eine neue Phase des inneren Konfliktes zwischen Theorie und Praxis.

In der Partei zu sein, war mitunter durchaus auch ein Nachteil, denn bei allen unangenehmen Aufträgen hieß es: „Du als Genosse musst das doch einsehen!“ Oder: „Gerade du als Genosse darfst dir dieses oder jenes nicht erlauben!“ Und: „Du musst schließlich Vorbild sein!“ Und wenn es partout nicht anders gehen wollte, erhielt man eben einen *Parteiauftrag* (gegen den sich aufzulehnen, ein nicht wieder gut zu machender Schritt gewesen wäre, verbunden mit einer der Parteistrafen *Rüge*, *strenge Rüge* oder gar *Ausschluss*).

Schrecklich fand ich immer den Parteiauftrag, bei Wahlen als Helfer im Wohnbezirk mitzumachen und die Leute zum Gang in das Wahlbüro zu überreden. Irgendwann kam ich dann auf die Idee, mich als Wahlhelfer mit Dienstauto anzubieten. Da fuhr ich gehbehinderte Leute zum Wahllokal oder holte Speisen und Getränke für die Wahlhelfer… Eine glänzende Idee!

Nebenbei bedeutete Mitgliedschaft in der Partei auch einen hohen Einsatz von Freizeit und einen Mitgliedsbeitrag von 3 % des Bruttoeinkommens. Ein weiterer Nachteil war ärgerlich: Einem Genossen wurden Anträge auf „Westkontakte“ oder Besuche von „Westverwandten“ viel eher abgelehnt als einem Parteilosen, weil er damit als schlechtes Vorbild gelten konnte.

Wie kam man denn in Parteifunktionen?

Wie die Jungfrau zum Kinde. Es wäre als Karrierist verschrien worden, hätte sich jemand für eine Funktion beworben. Im Prinzip wurde man für Funktionen „ausgeguckt“ und die anderen waren froh, dass an ihnen der Kelch wieder mal vorbei gegangen war.

Ob nicht gar alle diese kurz angedeuteten *Leninschen Prinzipien und Normen des Parteilebens* letztlich für viele Auswüchse und Entstellungen ihre Ursachen hatten? Ich glaube ja.

Mein politisches Bewusstsein bröselt

Als ich 1968 (parteimäßig) zum *Rat des Bezirks* kam, imponierte mir, dass im vertrauten Kreis gerade ziemlich ernsthaft über Reformversuche in der Wirtschaftsführung gesprochen wurde. Das war die Zeit des Prager Frühlings und der Bemühungen *Ulbrichts* um Kybernetik usw. Es gab unter den Jüngeren sogar relativ offene Diskussionen über die hoffnungsvollen Entwicklungen in der ČSSR unter Dubschek. Als es zum *Einmarsch* der „Bruderstaaaten“ kam, waren die meisten sichtbar erschüttert. Von Offenheit war seitdem nicht mehr viel zu spüren.

In den Folgejahren griff die Skepsis um sich – gemischt mit Bedauern –, ob der eingeschlagene, sowjetisch bestimmte Weg überhaupt jemals zum Ziel führen könne.

Ich war also m. E. weder ein Scharfmacher (oder wie man auch sagte 175%iger), noch „im Widerstand“. Um vor mir noch einigermaßen bestehen zu können, vermied ich wenigstens im mündlichen und schriftlichen Sprachgebrauch den Parteijargon eingefleischter Funktionäre. Wo es nur ging, habe ich in der Öffentlichkeit das obligatorische Tragen des Parteiabzeichens möglichst vermieden (ich war ja wiederholt von *einfachen Leuten* z.B. bei Bahnfahrten mit harten Worten angegriffen worden, ich sei auch so einer...). Da war es doch bequemer, einen Pullover oder eine der begehrten Lederjacken anzuziehen als ein Sakko mit Revers zu tragen.

Und noch eine Bemerkung zu diesem unliebsamen Thema:

Mit den Jahren wurde es immer belastender, die Bewusstseinsspaltung zu ertragen zwischen privater Meinungsbildung fast ausschließlich durch Rundfunk und Fernsehen aus dem Westen, der offenen Diskussion im vertrauten Kreise einerseits und anderseits das – wenn auch zurückhaltende – „positive“ Auftreten in den Parteiveranstaltungen. Diese *doppelte Buchführung im Kopf* war anstrengend und beschädigte die Selbstachtung.

Nahezu unerträglich war mitunter die mit Borniertheit verbundene Arroganz der *Apparatschiks* in den Parteileitungen auf Bezirks- und Kreisebene (bezeichnend ist der in internen Parteiversammlungen mehrmals vernommene Ausspruch eines Mitglieds der SED-Bezirksleitung: „Genossen, lasst uns doch mal ehrlich sein...“; na zum Donnerwetter: Plötzlich soviel Ehrlichkeit? Und sonst?

Die Erzählungen der BfV-Leiter aus anderen Ecken des Landes über dortige Missstände und Schönfärbereien bestärkten meinen Eindruck, dass die gesellschaftliche Praxis in der ausgeübten Weise sich von den Träumen der alten Sozialisten immer weiter weg bewegt hatte.

Aus dem naiv überzeugten jungen Genossen und weltverbessernden Utopisten war ein – wenn auch kritischer – Opportunist geworden. Aber gerade auf solche Leute scheint sich so manche Macht zu stützen. Kritik über den fachlichen Rahmen hinaus habe ich in offiziellem Kreise kaum oder nur ziemlich verklausuliert geübt.

Noch heute bedauere ich auch mit Blick auf meine Familie die viele für Versammlungen und Schulungen vertane Freizeit, auch die ganz beträchtlichen Mitgliedsbeiträge. Zähle ich noch den Gewerkschaftsbeitrag, den Beitrag für die Kammer der Technik (KdT), die Gesellschaft für deutsch-sowjetische Freundschaft (DSF) mit den zusätzlichen "Soli-Aufschlägen"[119] dazu, dann war es über die Jahre hin bestimmt mehr als ein Auto!

Die Parteischule öffnet mir vollends die Augen

119 Der *Soli-Beitrag* ist im Osten der Bundesrepublik also nichts Neues, er zielte damals auf die Unterstützung von Befreiungsbewegungen in den Enrtwicklungsländern. …

Weiter vorn im Teil BfV erwähne ich den Problemkreis *Besuch der Bezirksparteischule* ab 1973. Mir fielen keine Argumente mehr ein, diese „ehrenvolle Auszeichnung“ abzulehnen. Ich drehte und wendete mich zwar etwas, aber sagte schließlich zu. Wenigstens gelang es mir, ein einjähriges Direktstudium zu vermeiden und dafür ein Fernstudium über zwei Jahre in Kauf zu nehmen. War das nicht eigentlich absurd? Nein, es war eine bewusste Entscheidung: Das Direktstudium hätte nämlich u. U. bedeutet, meine Tätigkeit im Büro über ein ganzes Jahr zu unterbrechen und es hätte die Gefahr bestanden, nach dem Abschluss irgendeine andere Tätigkeit übertragen zu bekommen – nämlich *dort, wo es die Partei für notwendig hält* – also mit *Parteiauftrag*!

Die Parteischule erreichte bei mir den sicher nicht beabsichtigten Effekt, dass sich mein marxistisch-leninistisches Grundwissen durch die Lehrveranstaltungen und ein zeitraubendes Literaturstudium zwar vertiefte, mir aber die Kluft zwischen der Theorie und der gesellschaftlichen Praxis deutlicher als je zuvor bewusst geworden ist. Auch irritierte mich der Dogmatismus im Umgang mit den sogenannten Klassikern: Es wurde ausgehend von der aktuellen Parteilinie emsig danach gesucht, was Marx, Engels und Lenin zu dieser oder jener Sache gesagt haben könnten. Und wenn es in einem Zitat nur einen markanten Nebensatz in einer der Fußnoten der angegebenen Quellen gab, führte das zu der Frage: „Wie begründete Marx das und jenes?“ Was nicht passend schien, wurde allerdings übergangen. War das etwa kein Dogmatismus?

Was westliche Propaganda vielleicht noch nicht vermocht hatte, schaffte die Parteischule: Mein Vertrauen zur Partei und in deren politische Linie erhielt eine ziemliche Abkühlung. Gesprochen wurde darüber nur in wirklich vertrautem Kreis. Du Feigling, könnte man heute sagen. Aber wer untergräbt schon gern seine Existenz auf Kosten der Familie ?

Meine Schlussfolgerung bestand jetzt darin, mich wieder mit aller Kraft meiner fachlichen Qualifikation zu widmen. Es gelang mir dann auch endlich, die Genehmigung für eine Aspirantur zu bekommen. Damit hatte ich eine Begründung, von der Parteiarbeit entlastet zu werden. Das geschah dann endlich um 1980/81 herum.

Diese Strategie ist dann zum Glück aufgegangen, auch wenn mich die Aspirantur einen Riesenberg an Arbeit gekostet hat.

Was ich nun wirklich nicht vorhersehen konnte: Nach der Wendezeit hat sich meine volle Konzentration auf die Dissertation erst so richtig gelohnt. Bei einer fortdauernden aktiven Tätigkeit in der Parteileitung des Rates des Bezirkes bis hin zum Zerfall der DDR und ohne die Promotion wäre ich wahrscheinlich in dieser Zeit abgestürzt. So blieb mir noch für zehn Jahre eine außerordentlich interessante und für das Land Brandenburg nicht unbedeutende Tätigkeit.

Zusammenbruch ohne Pauken und Trompeten

Als sich Ende der ’80er der Niedergang der DDR abzeichnete und es schließlich zur Implosion von Partei und Regierung kam, bedurfte es keiner langen Überlegung oder eines besonderen Mutes, der SED den Rücken zu kehren. Das war jetzt keine große Tat mehr, da es nun folgenlos möglich war. Es setzte eine wahre Massenflucht ein. Die Organisation der SED in den Betrieben und staatlichen Einrichtungen brach in wenigen Wochen völlig zusammen.

Dieses Phänomen hatte *Hannah Arendt* schon 1986 in „Elemente und Ursprünge totalitärer Herrschaft“ sehr weitsichtig und treffend vorausgesagt:

> „Erst im Moment der Niederlage macht sich die wesentliche Schwäche totalitärer Propaganda geltend. Bricht die Bewegung aus gleich welchen Gründen zusammen und ist die >Gewalt der Organisation< verschwunden, so hören ihre Anhänger von einem Tag zum anderen auf, an ein Dogma und eine Fiktion zu glauben, der ihr Leben zu opfern sie gestern noch bereit waren. Mit dem Zusammenbruch ihrer fiktiven Heimat kehren die Massen wieder in die Welt zurück, vor deren Realität die Bewegung sie geschützt hatte, werden wieder zu isolierten Individuen ... und übernehmen entweder neue Aufgaben in einer veränderten Welt oder fallen in die verzweifelte Überflüssigkeit zurück, vor der sie die Fiktion für einen Moment erlöst hatte ... In aller Stille, als handele es sich um nichts als einen dummen Reinfall, werden sie ihre Vergangenheit aufgeben und, wenn es Not tut, verleugnen, sich nach einer neuen, vielversprechenden Fiktion umsehen oder warten, bis die alte Ideologie wieder an Stärke gewinnt und eine neue Massenbewegung ins Leben ruft.“ [Piper München Zürich 1986, S. 765]

Im Herbst 1989 wollten die SED und die Blockparteien endlich auch in Cottbus den „Dialog mit den Bürgern“ aufnehmen. Geplant waren Veranstaltungen in gut beleuchteten und überschaubaren Sälen. Jeder, der sich an dem Abend öffentlich geäusserrt hätte, wäre von den „Organen“ leicht zu identifizieren gewesen.

Die gerade im Entstehen begriffenen Bürgerbewegungen (Neues Forum und andere) riefen dagegen die Einwohner auf, zum Berliner Platz vor die Stadthalle zu kommen. Das hatte den Vorteil, dass dort jeder seine Sorgen, Anliegen und Vorschläge vortragen konnte. Für die entsprechende Technik und die Moderation war gesorgt. Die Veranstaltungen liefen sehr diszipliniert ab und hatten insgesamt ein hohes Niveau. Die Säle blieben ziemlich leer, der Berliner Platz dagegen war sehr gut besucht. Ich bin heute noch froh, damals zu diesen Demos gegangen zu sein. Mit gemischt hat dort auch der zu dieser Zeit in unserem BfV tätige Praktikant *Rico Herkner*, der noch heute für MDR und RBB tätig ist. Besucht habe ich einige Wochen später auf dem gleichen Platz auch die Veranstaltung mit Lafontaine.

Sympathisiere ich mit der Linkspartei?

Angesichts der wirtschaftlichen, politischen und sozialen Lage machen sich besonders diesseits der ehemaligen Grenze zwischen Ost und West zunehmend Enttäuschung, allgemeines Unbehagen und Zukunftsangst breit. Die Linkspartei hat dadurch einen erstaunlichen Zulauf. Und neuerdings trifft das leider auch auf die Rechtsradikalen zu. Die Unzufriedenheit vieler Leute im Osten nach nahezu 30 Jahren deutscher Einheit dürfte mehrere miteinander verflochtene Ursachen haben:

1. waren die Kohlschen Versprechungen und Erwartungen schon 1989/90 höher als die realen Möglichkeiten, auch wurden sie durch das Wirken der Treuhand vielfach in ihr Gegenteil verwandelt.

2. ist die heutige BRD nicht mehr die von damals, das nunmehr herrschende System braucht keine Konkurrenz mehr im Wettbewerb mit der DDR zu fürchten. Sie muss nicht ständig um die Gunst der Bevölkerung kämpfen. Der Prozess der Angleichung von Löhnen, Gehältern und Renten verläuft trotz einiger Anstrengungen schleppender als einst verkündet – wohingegen die Gewinne und Spitzeneinkommen in der Wirtschaft, bei den Banken etc. in unvorstellbaren Dimensionen angewachsen sind,

3. vergessen die Leute immer mehr die negativen Erfahrungen der DDR-Zeit (Belehrungen der Westdeutschen, wie wir angeblich gelebt haben, tun das Ihre),

*4. s*iebt jedes Gedächtnis die Erinnerungen in der Weise, dass Gutes im Hirn-Sieb hängenbleibt und Schlechtes durch dieses hindurch fällt. Es ist nicht leicht, sein eigenes Leben, Erleben und Handeln ehrlich „aufzuarbeiten“. Ändern kann man später ohnehin nichts mehr; man kann nur bereuen und für allzu große Dummheit oder Fehler um Verzeihung bitten. Und bei der Meckerei an den derzeitigen Verhältnissen sollte man sich immer mal vor Augen führen, wie die DDR heute aussähe; wie Kuba oder eher wie Nordkorea?

5. erinnern sich die Leute allerdings , dass im Einigungsprozess selbst durchaus Positives aus der DDR um keinen Preis übernommen worden ist. Vielfach wurde auch negativ bewertet, dass man auf eine Verfassung zugunsten des fortbestehenden Grundgesetzes verzichtet hat (das ja ausdrücklich den Auftrag enthielt, dem vereinigten Lande eine Verfassung zu geben!).

6. haben ungezügelte Globalisierung und Liberalisierung, zunehmende Migration sowie der internationale Terrorismus die Welt verändert. Nachtrag: Und nun auch noch *Corona!*

7. für mich suche ich mein Heil nicht mehr in irgendwelchen weltverbessernden Bewegungen, ich bin weiter politisch interessiert und wäre schon froh,

wenn es auf der Welt insgesamt sozialer, demokratischer, friedlicher und ökologischer zuginge.
8. Mit der Partei *Die Linke* habe ich jedenfalls trotz mehrfacher Namensänderungen nichts im Sinn.

H) Fazit und Ausklang

Die berufliche Tätigkeit hat mir überwiegend Freude bereitet, Erfolge blieben nicht aus – auch Niederlagen und Enttäuschungen nicht. Und außerdem: Das materielle Dasein meiner Familie war durchweg gesichert. Ohne Beachtung von Nebeneinnahmen aus der Privatprojektierung, von Honoraren für Vorträge und Veröffentlichungen und ohne Berücksichtigung der erhaltenen Prämien[120] habe ich gemäß meiner Rentenberechnung folgende Brutto-Gehälter bezogen (die Zeitdauer ist bei den Positionen sehr unterschiedlich!):

Assistenzzeit	16.702 Mark (Ost)
SBA	69.587 Mark (Ost)
BfV	435.039 Mark (Ost)
AfV/BLVS	1.043.260 DM (West).

Also war ich durchaus etwas wie ein Einkommens-Millionär! Selbstredend kann man über die Jahre hinweg die verschiedenen Währungen bzgl. ihrer Kaufkraft nicht miteinander vergleichen. Und netto bedeutete, dass in der DDR etwa ein Viertel für Steuern, Sozialbeiträge und einen Solidaritätsbeitrag wegging und etwa vergleichbar in der BRD sogar rund ein Drittel.

Warenangebot, Mieten und Preise waren freilich zwischen Ost und West ohnehin nicht vergleichbar.

Ich will hier nur mal eine Umrechnung der Miete bis 1990 für unsere große 3-Zimmer-Wohnung mit Garten und Garage in Cottbus vornehmen, die nicht repräsentativ sein kann. Und nicht ernst genommen werden darf. Sie zeigt dennoch eine gewisse Tendenz. Wir bezahlten monatlich für alles eine Kaltmiete von 76 Mark (Ost), das waren im schwarzen Umtauschkurs 1:4 bis 1:5 ungefähr 18 DM (West) oder 9,20 €. Gegenwärtig zahlen wir kalt inzwischen über 800 €, das wäre das 10fache … So wird das nichts. Was diese Mieten auch noch unterscheidet:

1. Die Gebäudewirtschaft bezahlte sämtliche Reparaturen und alle fünf Jahre eine komplette malermäßige Instandsetzung und

120 Diese drei Positionen waren nicht zu verachten. Besonders in Zeiten der Feierabendtätigkeit dürften meine Nebeneinkommen mitunter die Höhe des Gehalts erreicht haben. Zinsen und Anlagengewinne kamen auch noch dazu. Fragt man heute nach Zinsen, könnte man die Antwort bekommen: Zinsen? Wat is'n ditte?

2. Wie alle Verbraucherpreise, waren auch die Mieten über die Jahrzehnte konstant. Nur was neu auf den Markt kam, durfte kostendeckend kalkuliert werden. Dafür eine Gegenrechnung: Wir kauften etwa 1982 einen Rafena-Farbfernseher für über 6.200 Mark (Ost), das waren damals um die 80 Monatsmieten! Heute bekämen wir für eine Monatsmiete zwei moderne Fernseher!

Andererseits war schon was dran an dem Argument der „2. Lohntüte“ − waren doch die Preise für Grundnahrungsmittel, für Kino, Theater, Kindergarten, Schule, Eisenbahn, ÖPNV[121] und, und, und gestützt und damit wohl außerordentlich niedrig. Aber: Diese Preispolitik war gewiss einer der Nägel für den Sarg der DDR… Jetzt höre ich auf damit.

Mit meiner beruflichen Entwicklung kann ich insgesamt zufrieden sein. Sie hat mir Einblicke in verschiedene Disziplinen und gesellschaftliche Bereiche ermöglicht und ich bin bei allen Wechseln immer wieder „auf die Beine gefallen“. Ich kann glücklich und stolz sein, dass ich meist sehr interessante und verantwortungsvolle Aufgaben erfüllen durfte, als Assistent, im Straßenwesen, in der Verkehrsplanung und in der Verkehrsverwaltung. Und das, obwohl ich doch eher als „Seiteneinsteiger“ in den Verkehrsbereich geraten war. Selbst die schwierige und aufregende Zeit nach dem Zusammenbruch der DDR habe ich gut überstanden. Etwas „Aufbau Ost“ in Brandenburg geht wohl auch auf meine Kappe, wie schon vorher die Entwicklung des Verkehrs- und Straßenwesens in der Lausitz.

Es war mir leider nicht vergönnt, die an der Hochschule für Bauwesen in Cottbus begonnene akademische Laufbahn weiterzuführen. Zunächst war nach der Auflösung dieser Hochschule die Tätigkeit im Straßenwesen für mich eine Notlösung. Daraus wurde dann eine Dauererscheinung, die mich zur Verkehrsplanung hinführte. Wenn auch erst spät, gelang es mir mit einigen Tricks doch noch eine sogen. *Außerplanmäßige Aspirantur* an der Verkehrshochschule in Dresden zu bekommen. Meine berufliche Tätigkeit erhielt damit einen kräftigen Schub. Die Promotion festigte meine Position in der Öffentlichen Verwaltung des Bezirkes Cottbus und hatte wesentlichen Einfluss auf die spätere Tätigkeit im Land Brandenburg.

Mein Beruf widerspiegelte sich in einer relativ umfangreichen fachwissenschaftlichen und publizistischen Arbeit. In etwa 50 Veröffentlichungen, davon 12 nach der Wende, und in zahlreichen Fachvorträgen auf wissenschaftlichen Veranstaltungen habe ich zu unterschiedlichsten Themen publiziert bzw. vorgetragen.

Über vieles davon ging freilich die Zeit hinweg. So manche der geäußerten Gedanken würde ich auch heute – bei Berücksichtigung des jeweiligen Kon-

121 Die Cottbuser Straßenbahn beförderte regulär für 15 Pfennige, kaufte man einen Sammelfahrschein, reduzierte sich das auf 12,5 Pfennige! Wahnsinn!

textes – noch als brauchbar ansehen. Die Publikationen waren zwar keine Wunderwaffen, aber jederzeit auf die Erfordernisse der Praxis orientiert.

Wichtig war mir immer die Unterstützung von unzähligen jungen Leuten in Gestalt der Betreuung ihrer Praktika, Diplomarbeiten und Dissertationen.

Die berufliche Tätigkeit hatte für den Schreiber einen unschätzbaren Nebeneffekt: Aufgaben und Strukturen machten es erforderlich und auch möglich, mit vielen interessanten und klugen Menschen kollegiale Kontakte aufzubauen, sich mit ihnen auszutauschen, Anregungen aufzunehmen und oftmals dauerhafte Freundschaft zu schließen und zu pflegen. Diese Beziehungen überdauerten gute und schlechte Zeiten. Um so schmerzlicher ist die Feststellung, dass viele dieser Freunde nicht mehr unter den Lebenden weilen und uns nur noch in der Erinnerung begleiten und beschäftigen. Allemal ein Anlass für die noch Lebenden, ihre Erinnerungen wachzuhalten und womöglich aufzuschreiben.

Gab es negative Seiten in meiner Berufszeit? Schade ist es um viele Stunden für Papierkorb-Produktionen und sinnlose Sitzungen. Leider war eine ideologische Überlagerung meiner inhaltlich-fachlichen Arbeit oft kaum zu vermeiden.

Arbeit soll angeblich das halbe Leben sein? Arbeit und Leben sind wohl ein typisches Henne-Ei-Problem. Eines ist ohne das andere nicht denkbar. Die berufliche Arbeit hat mir in der Tat viel gegeben. Aber sie war mir nie Selbstzweck. Immer war mir auch die Freizeit mit meiner Familie und mit Freunden sehr wichtig. Deswegen hat mir der Übergang in das Rentnerdasein auch keine übermäßigen Probleme bereitet.

Ich habe allen Grund, mich an die allermeisten meiner Weggefährten in der beruflichen Tätigkeit und in Fachgremien mit Dankbarkeit zu erinnern. Glück hatte ich in der DDR-Zeit mit meinen Vorgesetzten Prof. *Reinhold Rabich*, *Hasso Kaiser*, *Heinz Bartsch* und *Hubert Heider* und mit der übergroßen Mehrheit meiner Mitarbeiter. Auch nach der Wende lernte ich viele angenehme Arbeitskollegen kennen. Viel verdanke ich dem Dr. *Eisermann*, und den Abteilungsleitern *Bretschneider* und *Mehlmann* im Brandenburger Verkehrsministerium. Sie öffneten mir den Weg in den Öffentlichen Dienst im Land Brandenburg. Dankbar bin ich so manchem West-Kollegen, einige von ihnen waren ohne langes Zögern bereit, von ihrem Wissen und ihren Erfahrungen etwas abzugeben; das gilt besonders für meinen letzten Chef *Bernd Frischgesell* und dessen „Hausjuristen“ *Friedrich Thrun*, einem Schlesier-Landsmann.

An so manche meiner Mitarbeiter in Hoppegarten und in den Außenstellen denke ich gern und mit Dankbarkeit zurück. Die Kollegen aus dem Westen mögen sich manchmal über meine Äußerungen und Verhaltensweisen, als denen eines Ossis gewundert haben. Diese hatten ihre Quellen in der Sozialisierung durch eine andere, untergegangene Welt. Sie zu verleugnen hätte ich

wohl ebenso albern gefunden wie, sie in der Rückschau nostalgisch zu vergolden

Zwischen den Büroleitern der Bezirke und Großstädte war mit den Jahren eine verschworene Gemeinschaft entstanden, mit etlichen von ihnen verband mich enge Freundschaft. Um dies nicht abreißen zu lassen, habe ich wenige Jahre nach der Wende in Berlin und Cottbus mit großer Resonanz drei „Büroleitertreffen“ mit Fachprogramm organisiert (mit der Geburtstagsfeier zu seinem 80. Geburtstag und der Beerdigung von *Hans-Werner Schleife* waren dies fünf Treffen. Die hatten einen solch guten Anklang, dass im Abstand von zwei, drei Jahren jeweils andere Kollegen in Dresden, Leipzig, Chemnitz und Magdeburg zum Sammeln geblasen haben. Der fachliche Rahmen war offenbar so interessant, dass bald sogar Leute aus den alten Bundesländern an den Runden teilnahmen. Leider leiden auch diese Treffen zunehmend unter einem natürlichen Schwund. Das vielleicht letzte Treffen ist wohl das von 2015 in Cottbus gewesen, wobei mich der Büroleiter-Freund *Gert Schmidtko* bei der Vorbereitung sehr hilfreich unterstützt hat. Bei diesem Treffen entstand auch die interessante und fruchtbare Arbeitsbeziehung zu dem IRS Erkner in Person des damals anwesenden Dr. *Kai Drewes*.

Mit der Familie, für die Familie

Ganz besonders, wenn auch eher indirekt, hatte meine Familie Anteil an meiner beruflichen Arbeit. Sie hat mir das Motiv gegeben, mich in die Arbeit hinein zu knien und uns einen gewissen Wohlstand zu ermöglichen. Wir konnten immer auch unserer Tochter und ihrer Familie ab und zu finanziell „etwas unter die Arme greifen“ und einige gemeinsame Reisen im In- und Ausland unternehmen. Wir hatten zu zweit und mit unseren Nachkommen auch viele schöne Stunden in unserem Garten mit dem inzwischen liquidierten Pool. Ohne die hilfreiche Unterstützung durch meine Familie hätte ich weder den Ansporn noch die Kraft gehabt, mich so wie geschildert, meinen beruflichen Interessen und Aufgaben zu widmen. Dafür bedanke ich mch hier ganz ausdrücklich bei meiner *Karin*.

Als gelernte DDR-Bürger hatte man immer mal auch mit handwerklichen Arbeiten zu tun. Ich habe nachgezählt: Wir haben im Laufe der Jahrzehnte selber zweimal die Wohnung von *Karins Eltern* in Cottbus renoviert, nach und nach 4 Wohnungen für Tochter *Petra* in Berlin und Cottbus instandgesetzt und dort ein „Imker-Labor“ eingerichtet, eine Wohnung für Enkeltochter *Ulrike in* Dresden renoviert, zweimal unsere Cottbuser Wohnung, einmal unsere jetzige Berliner Wohnung malermäßig instandgesetzt, selber eine massive Garage für uns in Cottbus errichtet, ein massives Gartenhaus in Berlin innen und außen rundum renoviert und und und. Ob man es nun glaubt oder nicht: Bei dieser Aufzählung habe ich Sofortreparaturen oder die Beseitigung kleinerer Mängel nicht mitgezählt. Was denn eigentlich noch??? Für das Aufzählen der

Reparaturen an Autos, Fahrrädern, technischen Geräten und Bekleidung fehlt mir hier der Platz.

Zum Glück hatte ich während meiner Berufszeit kaum Fehlzeiten und keine bemerkenswerten Krankheiten. Drei vorbeugende Kuren halfen mir über kleinere Kreislaufprobleme hinweg. Der große Schlag in Form einer Bewusstlosigkeit im freien Gelände kam dann nach Silvester 2000 in Bad Reichenhall. Da ging es nun wirklich … um ein Haar! Ich musste zwei Wochen im örtlichen Krankenhaus verbringen und war dann zu Hause fast drei Monate krankgeschrieben. Seit dieser Zeit haben meine anatomischen und diagnostischen Kenntnisse und der Medikamenten-Verbrauch von Jahr zu Jahr zugenommen.

Besonders froh bin ich, dass wir neben unseren Reisen in der „Größten DDR der Welt“ schon vor ihrem Ende die Gelegenheiten genutzt haben, unsere *östlichen Nachbarn* kennen zu lernen. Mehrmals waren wir damals zu kurzen und längeren Urlaubsreisen in der Tschechei, in der Slowakei, in Polen und Ungarn. Längere Urlaubsreisen führten uns in die Ukraine, nach Russland, Rumänien und Bulgarien. Als wir nach 1989 auch *in den Westen* reisen durften, haben wir hauptsächlich die *alten Bundesländer* bereist. Längere Reisen führten nach Griechenland (Chalkidike, Korfu und Kreta), nach Norditalien (Gardasee und Lago Maggiore) und zu den Kanarischen Inseln (Gran Canaria, Fuerte Ventura, Lanzarote, Teneriffa). Alle Sehnsuchtsziele zu besuchen, haben weder Zeit noch Geld oder abnehmende Kondition erlaubt.

Was ich noch für besonders bemerkenswert halte, ist die für die Generationen meiner Vorfahren nahezu unfassbare Tatsache, dass während meiner Berufszeit in weiten Teilen Europas Frieden herrschte. Mir war es sogar vergönnt, nicht zum Wehrdienst oder zu irgendwelchen paramilitärischen Truppen zu müssen. Die Mitarbeit in der Zivilverteidigung war ein unabwendbarer Kompromiss, aber wenigstens mit keinem Dienst an der Waffe verbunden. Diese ZV-Tätigkeit hätte zudem im Ernstfall oder bei Katastropen auch dem Wohl der Bevölkerung gedient. Es gab durchaus praktische Einsätze zur Eindämmung von Naturkatastrophen und dergleichen. So wurden beispielsweise kleinere Behelfsbrücken pioniermäßig errichtet.

Beenden will ich diesen Abschnitt – und damit meine Erinnerungen an das Berufsleben – mit einem Spruch frei nach einem gewissen *J. W. G.*, mit dem ich Ende 2001 (also vor 20 Jahren.meine Abschiedsworte an die Kollegen des Landesamtes zusammenfasst und beendet habe:

Habe nun ach
Statik,
Brücken- und Straßenbau,
Verkehrsplanung und
Verwaltungsrecht
studiert mit heißem Bemühen.
Da steh' ich nun,
ich armer Tropf

Berufsleben / Leben mit Arbeit

In der Rückschau könnte man zu dem Eindruck kommen, der Berichterstatter habe nur dauernd auf seinen fachlichen Gebieten und in verschiedenen gesellschaftlichen Funktionen gearbeitet. Das war freilich so zugespitzt nicht der Fall. Wichtig war ihm in erster Linie seine Familie und die nötige Erholung und Entspannung in der Freizeit. Seine Interessen umfassten bis in das Rentenalter hinein neben der beruflichen Tätigkeit die Architektur und Malerei, deutschsprachige und englische Literatur sowie die klassische Musik am liebsten in der Zeitspanne von *Bach* bis *Schubert*.

Er befasst sich bis heute mit Gartenarbeit und leichteren handwerklichen Aufgaben, wie Malern, Näh- und Polsterarbeiten, Fliesenlegerei, Arbeiten mit Holz (Tischler- und Zimmermanns-Arbeiten sowie Drechselei), Tapezieren usw. So baute er beispielsweise in Cottbus ohne fremde Hilfe eine massive Garage, kombiniert mit einer Hobby-Werkstatt. Er bastelte für die Tochter *Petra* und die Enkeltochter *Ulrike-Marie* einfache Möbel und nähte ihnen sogar immer mal Kleidungsstücke, jugendgemäße Taschen und auch Gardinen… Die Verhältnisse in der DDR hatten ja dazu geführt, dass viele handwerklich einigeraßen begabte Leute ihre Fahrzeuge und fast alle technischen Geräte möglichst selbst reparierten oder Wohnungen renoviert haben – bis an die Grenze des Erlaubten. Auch das gehörte mitunter zu den vielfältigen Hobbys des Schreibers.

Sport stand nicht im Vordergrund seiner Interessen. Dagegen waren ihm gemeinsam mit der Familie immer viel Bewegung im Freien, Wandern, Campen, Baden, Gartenarbeit und der Umgang mit Tieren wichtig, besonders haben es ihm Hunde und Katzen angetan. Zum Schluss sei auch die Reisefreudigkeit mit der Familie und mit Freunden erwähnt. Diese stieß freilich bis 1989 auf undurchlässige Grenzen im Westen. Aber wir hatten mit der Familie durchaus auch damals sehr schöne Reiseziele im Osten (Polen, SU) und Süden (Tschechoslovakei, Ungarn) – leider erst nach der Wiedervereinigung dann auch im Westen.

Der Schreiber liebt gutes Essen, meidet Alkohol und hat je kaum geraucht. Wesentlich war während der Zeit des BfV für die Erhaltung der nötigen Leistungsfähigkeit die außerordentlich gute medizinische Betreuung durch den damaligen Medizinischen Dienst des Verkehrswesens. Diese führte zur regelmäßigen Anwendung des Autogenen Trainings und zu häufigen Saunabesuchen. Während dieser Jahre wurde der Verfasser dieses Berichts dreimal zu prophylaktischen, kostenfreien Heilkuren von drei bis vier Wochen geschickt: 1975 nach Heiligenstadt, 1978 nach Graal-Müritz und 1987 nach Bad Brambach. Offenbar hatten

diese Kuren eine stabilisierende Wirkung für Gesundheit und Schaffenskraft. Dies möge ein positiver Beleg für das Gesundheitssystem der DDR sein.

In der Bundesrepublik hatten wir nur eine einzige und gemeinsame Kur. Und zwar in **Bad Füssing** mit Thermalbad. Dort erhielten wir ohne Voranmeldung vom dortigen Arzt eine Einweisung und von der örtlichen Kurverwaltung Quartier und einen Kostenzuschuss.

Traditionspflege als Freizeitgestaltung

Wenn man die Arbeit an Veröffentlichungen auch als Freizeitbeschäftigung anerkennt, dann soll sie hier in diesem Textabschnitt unbedingt erwähnt werden. Vgl. dazu auch die angehängte Liste von Veröffentlichungen des Autoren.

Als die Zeit der Berufstätigkeit zu Ende ging, rückte die Auseinandersetzung mit Fachthemen erst einmal in den Hintergrund und ich beschäftigte mich zunächst mit der bewegten Geschichte unserer Familien und hielt die Ergebnisse schriftlich fest. Dazu gehörte z.B. die Sammlung persönlicher Daten der Vorfahren und der noch lebenden Verwandten. In dieser Zeit entstanden meine Berichte zu Flucht, Vertreibung und zur neuen Heimat.

Einige Zeit befasste ich mich mit der Erinnerung an meine schulische und akademische Ausbildung. Viel Freude hatte ich an der Organisation und Teilnahme von Traditionstreffen der Wurzener Oberschul-Klasse, des Studienjahres meiner Hochschule in Cottbus - verbunden mit der Erarbeitung und Überlassung entsprechender Erinnerungsschriften bzw. -dateien.

Und schließlich widmete ich mich etliche Jahre den Traditionstreffen ehemaliger Teilnehmer der früheren „Büroleitertagungen“, immer auch verbunden mit der Bereitstellung entsprechenden Materials.

Auch die Unterstützung der Tochter *Petra* bei ihren zahlreichen literatur- und kulturgeschichtlichen Arbeiten und Veröffentlichungen sowie die Hilfestellung bei den Bachelor- und Masterarbeiten der Enkelin *Ulrike* will ich hier als Hobby erwähnen. Dabei bestand die Hilfe freilich nur in vertiefenden Gesprächen, im Korrekturlesen von Entwürfen und erstreckte sich nicht auf inhaltliche Aussagen. Freude hat es allemal gemacht.und neue Sichtweisen angeregt. Ob nun mit dieser anstrengenden Freizeitbeschäftigung irgendwann Schluss ist, wird sich noch erweisen. In Summe wird wohl doch der Spruch „Arbeit macht das Leben froh“ auch für meine Restlaufzeit gelten **.**

I) Liste eigener Veröffentlichungen [122]

A) Assistenzzeit Hochschule für Bauwesen Cottbus

1 Kabus F., Schreiber, W.: Vereinfachung des Traglastverfahrens für Stahlbetonquerschnitte (Kreisring- und Kreisquerschnitt).
Deutsche Bauenzyklopädie, Verlag für Bauwesen, Berlin 1962

2 Kabus, F.: Die Spannungsverteilung am Balkenauflager. Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Bauwesen Cottbus H. 3–4/1962, S. 227–230

3 Kabus, F. Wenske, S.: Beitrag zur Berechnung umwickelter Behälter. Ebenda: H. 3–4/1962, S. 231–233

4 Autorenkollektiv: Ingenieurtaschenbuch Bauwesen, Band I. Mitarbeit am Abschnitt 7 Statik der Platten, Scheiben und Schalen unter der Federführung von R. Rabich. B. G. Teubner Verlagsgesellschaft, Leipzig 1963

B) Leiter Büro für Verkehrsplanung des Bezirkes Cottbus

5 Kabus, F., Noack, H.: Probleme der verkehrlichen Sicherung von Großbaustellen der Energiewirtschaft.
DDR-Verkehr 6(1973), H. 7, S. 286–290

6 Kabus, F., Waas, M.: Zur Geschichte der Fürst Pücklerschen Waldeisenbahn Muskau. [Das etwa 8-seitige Manuskript wurde 1973 aus Anlass der Einstellung dieser früheren niederschlesischen Schmalspurbahn an die

---

122 Es fällt dem Leser sicher auf, dass ein großer Teil der angeführten Arbeiten mit Fachkollegen aus dem eigenen Büro, aber auch mit Fachleuten aus anderen Bereichen und Bezirken erarbeitet worden ist. Auch, dass Artikel in unterschiedlichen Zeitschriften erschienen sind. Das hat kurz folgende Ursachen:
- Mit derartigen „Autorenkollektiven“ sollte der Anteil von Mitarbeitern an der detaillierten Arbeit zu einem bestimmten Problem und Aufgabengebiet auch nach außen eine verdiente Würdigung finden. Zugleich wurde auf diese Weise ein solcher Mitarbeiter an die Spezifik von Veröffentlichungen für unterschiedliche Leserkreise herangeführt.
- Die „Kollektivveröffentlichungen“ mit Fachkollegen und fachlichen „Außenseitern“ waren dem Bemühen geschuldet, neue Erkenntnisse und Einsichten mit mehr Gewicht zu versehen.
- Mit Veröffentlichungen in verschiedenen Zeitschriften sollten ganz bestimmte, unterschiedliche Interessentengruppen angesprochen werden.
- Mit so mancher Veröffentlichung waren keine theoretischen Weit- oder Hochsprungrekorde beabsichtigt, sondern die Verbreitung des *kollektiven Wissens* der BfV-Kollegen in weiteren Fachkreisen und Leserschichten.
- Dem IRS wurden bereits vor Jahren Autorenexemplare der meisten hier angegebenen Veröffentlichunge überlassen.

Zeitschrift DET-Die Eisenbahntechnik eingesandt, nicht veröffentlicht und leider seither nicht auffindbar].[123]

7 Kabus, F.: Die Verkehrskonzeption – ein Führungsdokument der Volksvertretungen und ihrer Organe.
DDR-Verkehr 8(1975), H. 9, S. 362–365

8 Helbig, K.-H., Kabus, F.: Ein Vorschlag zur wirksamen Flächenfreihaltung für künftige Verkehrsanlagen.
DDR-Verkehr 9(1976), H. 4, S. 154–159

9 Kabus, F.: Die Aufgaben der Organe des Verkehrswesens bei der Sicherung des Kohle- und Energieprogramms im Bezirk Cottbus.
DDR-Verkehr 11(1978), H. 8, S. 272–275

10 Kabus, F.: Fachtagung[124] über Veränderungen an den Verkehrswegenetzen als Folge des Braunkohlenbergbaues.
DDR-Verkehr 11(1978), H. 8, S. 280–281

11 Kabus, F., Theurer, E.: Reisebericht über einen Erfahrungsaustausch mit Verkehrsbehörden in der ČSSR zu Verkehrsproblemen und -lösungen im nordböhmischen Braunkohlenrevier. Das im Okt. 1978 bei der Redaktion DDR-Verkehr eingereichte Manuskript wurde mit dem Hinweis zurückgegeben, die Eingriffe in die Natur und Siedlungsgebiete seien zu drastisch dargestellt worden. Dieses Manuskript ist abhandengekommen.

12 Kabus, F.: Der Berufsverkehr zu den Großbetrieben des Bereiches Kohle und Energie im Bezirk Cottbus.
DET-Die Eisenbahntechnik 28(1980), H.9, S. 356–357

13 Kabus, F.: Die Mitwirkung des Verkehrswesens bei Standortplanungen im Territorium. DDR-Verkehr 14(1981), H. 5, S. 163–166

14 Kabus, F., Koch, Mathias: Bericht über einen Erfahrungsaustausch mit polnischen Verkehrsbehörden über Verkehrsprobleme und Verkehrslösungen in der Volksrepublik Polen (VRP). Das im Okt. 1984 bei der Redaktion DDR-Verkehr eingereichte Manuskript wurde mit dem Hinweis zurückgegeben, die Zustände in Polen unter *Jaruselski* seien nicht treffend wiedergegeben. Das Manuskript ist abhandengekommen.

---

123 *Hier werden auch einige nicht veröffentlichte Manuskripte erwähnt. Sie wurden damals i.d.R. einem interessierten Kreis von Institutionen und Personen als Umdruck zur Verfügung gestellt.*

124 *Träger dieser Fachtagung war die Fachsektion „Verkehr“ des Bezirks Cottbus der Kammer der Technik (KdT), deren Vorsitzender der Autor damals war.*

15 Kabus, F.: Fachtagung zu Aufgaben der weiteren Gestaltung des Personenfern- und Regionalverkehrs sowie der regionalen Verkehrsplanung.
DDR-Verkehr 14(1981), H. 11, S. 386–388[125]

16 Kabus, F.: Zu Problemen des Personenfernverkehrs und Personenregionalverkehrs.
DET-Die Eisenbahntechnik 29(1981), H. 8, S.8

17 Kabus, F., Möhler, B.: Tagung der Fachgruppe Personenfern- und -regionalverkehr der KdT. Veröffentlichungsort nicht mehr bekannt, vermutlich DDR-Verkehr..

18 Kabus, F.: Einfluss der Standortwahl auf den Aufwand für die verkehrliche Anbindung und Erschließung von Neubaugebieten.
ZFIV-Report 9(1982), H. 26, S. 34–38

19 Kabus, F., Lukas, W.: Ergebnisse und Erfahrungen bei der Senkung des Transportaufwandes im Kreis Hoyerswerda. Zeitschrift organisation 16(1982), H. 6, S. 25–29

20 Kabus, F., Siegel, G.: Senkung des Transportaufwandes im Rahmen der Stand- ortplanung.
DDR-Verkehr 15(1982), H. 6, S. 198–201

21 Kabus, F.: Ökonomisch-geographische Charakteristik des Bezirkes Cottbus. Unveröffentlicht. Manuskript 1983. Landeshauptarchiv Potsdam, Ast. Cottbus

22 Gericke, M., Kabus, F.: Anmerkungen zum Beitrag „Zur Theorie und Praxis disaggregierter Modelle der städtischen Verkehrsplanung“.
DDR-Verkehr 16(1983), H. 5, S. 147–150

23 Kabus, F.: Die Senkung des Transportaufwandes als eine Aufgabe des Übergangs zur intensiv erweiterten Reproduktion der Volkswirtschaft in der DDR. Arbeit zum Nachweis gesellschaftswissenschaftlicher Kenntnisse für das Promotionsverfahren des Autoren. Eingereicht und verteidigt an der Ingenieurhochschule Cottbus. 1983

24 Kabus, F.: Anerkennung für vorbildliche Transportarbeit.
organisation 17(1983), H. 6, S. 23–24

25 Kabus, F.: Generalverkehrsplanung im Kohle- und Energiebezirk Cottbus.

---

125 *Zu den Nummern 15 bis 17: Träger dieser Fachtagung war der DDR-weite Fachausschuss „Regionale Verkehrsplanung“ in der Fachsektion „Verkehr“ der Kammer der Technik (KdT), dessen Vorsitzender der Autor damals war.*

DDR-Verkehr 17(1984), H. 4, S. 107–110

26 Göbel, G., Kabus, F.: Verkehrswege auf Kippen des Braunkohlenbergbaues.
DDR-Verkehr 17(1984), H. 11, S. 334–339

27 Kabus, Fritz: Die Gestaltung des Straßennetzes im Bezirk Cottbus unter dem besonderen Einfluss des Braunkohlenbergbaues – ein Beitrag zum Prozessablauf, zu Methoden und Instrumentarien der regionalen Verkehrsplanung. Dissertation Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden. 1986

28 Kabus, F., Saitz, H. H.: Trennung oder Mischung der Verkehrsarten im Straßenraum.
Die Straße 25(1985), H. 2, S. 33–36

29 Fröhlich, S., Kabus, F., Pitloun, R., Rackow, A. (mit zahlreichen Koautoren für die einzelnen Abschnitte): transpress-Handbuch Straßenplanung.
Manuskript 1981 dem Verlag druckreif übergeben; 1985 vom ZK der SED abgelehnt. Erst 1990 teilweise und ohne den Abschnitt zur Verkehrsplanung veröffentlicht. Dem Autor liegt nur teilweise der von ihm verantwortete Abschnitt 2 über Verkehrsplanung vor.

30 Kabus, F., Siemers, W., Speck, H.-Ch.: Zur Überarbeitung des Generalverkehrslanes der Bezirksstadt Cottbus.
DDR-Verkehr 19(1986), H. 5, S. 139–142

31 Heider, H., Kabus, F., Noack, H.: Erfahrungen bei der komplexen Leitung und Planung der Beförderungs- und Transportprozesse im Bezirk Cottbus.
DDR-Verkehr 19(1986), H. 10, S. 293–295

32 Kabus, F.: Die Gestaltung des Straßennetzes im Bezirk Cottbus unter dem besonderen Einfluss des Braunkohlenbergbaues – ein Beitrag zum Prozessablauf, zu den Methoden und Instrumentarien der regionalen Verkehrsplanung. Dissertation Hochschule für Verkehrswesen Dresden, 1986

33 Kabus, F.: Zur Anwendung verkehrsplanerischer Berechnungsverfahren in der Landstraßenplanung. Die Straße 27(1987)

34 Kabus, F., Saitz, H. H., Socke, E.: Stadt und Verkehr – Einsichten und Absichten.
Architektur der DDR 36(1987), H. 9, S. 50–51[126]

126 *Die Autoren setzten sich darin mit einer Veröffentlichung des Stadtarchitekten von Frankfurt (Oder) Manfred Vogler auseinaber.*

35 Kabus, F.: Verkehrserschließung im Bereich von Tagebauen des Braunkohlen- bergbaues. In: Zur Theorie und Praxis der Komplexen technischen Erschließung – Beitrag auf einer Informationstagung der TU Dresden 1987. Schriftenreihe Wissenschaft, Theorie und Praxis TU Dresden 1988

36 Kabus, F.: Straßeninstandhaltung durch Bürgeraktivität und Gemeinschaftsarbeit.
organisation 22(1988), H. 3, S. 22–24

37 Kabus, F.: Die Berücksichtigung des verkehrsbezirks-internen Verkehrs bei verkehrsplanerischen Berechnungen.
Die Straße 28(1988), H. 8, S. 225–227

38 Kabus, F., Wagner, P.-J.: Generalverkehrsplanung und Motorisierung.
DDR-Verkehr 21(1988), H. 10,

39 Kabus, F., Koch, M.: Eindrücke vom Verkehrswesen in der Volksrepublik Polen – ein Reisebericht. 15 Seiten. Manuskript vom Oktober 1988 auf Betreiben des ZK der SED nicht veröffentlicht. Vermutlich vernichtet.

40 Kabus, F.: Planspiel Auto.
Der Deutsche Straßenverkehr 37(1989), Heft 7, S. 12–13

41 Kabus, F., Speck, H.-Ch.: Erneuerung der Bahnhofsbrücke in Cottbus.
Die Straße 29(1989), H. 8, S. 229–232

42 Kabus, F., Siemers, W.: Cottbus – Stadt der Radfahrer.
Manuskript vom August 1989 von der Redaktion der Zeitschrift Deutscher Straßenverkehr nach deren Insolvenz nicht mehr zum Druck gekommen.

43 Kabus, F.: Straßenverkehrsplanung in Gebieten mit Braunkohlenbergbau.
Die Straße 29(1989), H. 12, S. 355–359

C) Leiter Amt für Verkehrsplanung des Bezirkes Cottbus

44 Kabus, F.: Verkehrsberuhigung als verkehrspolitische Aufgabe.
organisation 24(1990), H.1, S. 32–37

45 Kabus, F.: Verkehrsplanung in der Demokratie – Demokratie in der Verkehrsplanung.
DDR-Verkehr 23(1990), H. 5, S. 148–149

46

47 Kabus, F.: Verkehrsplanung vor großen Aufgaben.
Verwaltungsorganisation 24(1990), H. 6, S. 15–17.

48 Kabus, F.: Wie weiter in der Verkehrsplanung?
Die Straße 30(1990), H. 11, S. 321–323

49 a) Kabus, F.: Straßenrecht in den neuen Bundesländern.
Verwaltungsorganisation 25(1991), H. 3, S. 23–25
b) Kabus, F.: Was wird aus den betrieblich-öffentlichen Straßen?
Verwaltungsorganisation 26 (1992), H. 1

D) Abt.-Ltr. Verkehr im Brandenburgischen Landesamt für Verkehr und Straßenbau

50 Kabus, F.: Das Verkehrsinformationssystem (VIS) des Landes Brandenburg. In: Geoinformationssysteme und Fernerkundung in der Planung. UVP und Fachinformationssysteme. Tagungsunterlagen. Raumfahrtinstitut Berlin 1995

51 Kabus, F.: Dr. Graichen zum 65. Geburtstag. MSWV Aktuell. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Potsdam 1997

52 Kabus, F., Saitz, H. H.: Dr. Hans-Werner Schleife zum 75. Geburtstag.
Straße und Autobahn 50 (1999), H. 6, S. 331–332 [127]

53 Kabus, F.: Erinnerungen an die Zeit des Aufbaues des BLVS. In: 10 Jahre Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (BLVS, LBBW), Festschrift des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (MSWV), Potsdam 2001, S. 6–10

54 Kabus, F.: Das LBVS als Genehmigungs-, Aufsichts- und Bewilligungsbehörde im Verkehrsbereich. Festschrift des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (MSWV), Potsdam 2001, S. 31–35

E) Als Rentner

55 Kabus, F., Weise, G. : Als Teilbeitrag zur Verkehrsplanung. In: Das Straßenwesen der DDR 1949–1989, Abschnitt 2 Straßenverkehrs- und Straßenplanung unter der Federführung G. Weise (TU Dresden). Archiv für die

127 Diese Veröffentlichung ist insofern bemerkenswert, weil damit wohl ertstmalig ein prominenter Verkehrsplaner aus der untergegangenen DDR in einer rennomierten Fachzeitschrift der Bundesrepublik gewürdigt worden ist. In dieser Laudatio von Dr. *Kabus* und Prof. *Saitz* wird hervorgehoben, dass die Verdienste *Schleifes* ganz besonders darin bestanden, über ein viertel Jahrhundert lang (freilich im Rahmen des Machbaren) ein partnerschaftliches, gleichermaßen fruchtbares Zusammenspiel von Regional-, Stadt- und Verkehrsplanung zwischen den Ministerien und Forschungseinrichtungen der DDR sowie über die Büros für Verkehrsplanung gleichsam auch vor Ort befördert worden ist. Ein Ausschnitt der Würdigung ist auf S. 109 wiedergegeben.

Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens, Heft 17, Kirschbaum Verlag Bonn 2002, S. 19–26

56 Kabus, F.: Die Jahre an der Hochschule. Eigenverlag etwa 2005 u einem Traditionstreffen ehem. Kommilitonen der Hochschule für Bauwesen Cottbus .

57 Kabus, F.: Mehrere Ausarbeitungen zur Familiengeschichte einschl. einer Zeitleiste mit bemerkenswerten Daten und einer Stammbaum-Datei. 2002...2008.

58 Kabus, F.: Verkehrsplanung in der ehemaligen DDR.
Straße und Autobahn 60(2009), H.6, S. 361–379 und H. 7, S. 436–446
[Diese Arbeit enthält u.a. zwei umfangreiche Anhänge. Tabelle1: „Zeitleiste ausgewählter gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Gegebenheiten in der SBZ und in der DDR 1945- 1990“ sowie die Tabelle 2 „Vergleich der Verkehrsplanung in der DDR und in der Bundesrepublik Deutschland“][128]

59 Kabus, F.: umfassende Würdigung des beruflichen Schaffens der Tochter Petra Kabus als Literaturwissenschaftlerin und Autorin von Sachbüchern. 2006

60 Kabus, F.: Meine Schulzeit in Briese/Schlesien und Wurzen/Sachsen. 2007. Auf CD-ROM

61 a) Kabus, F.: Die Jahre an der Hochschule. Computerausdruck. 2006;
b) dto. : Die Jahre an der Hochschule für Bauwesen Cottbus. CDR. 2009

62. Krause, L., Kabus, F. : Wie es den Verkehrsplanern gelang, ihr Wissen, ihre Erfahrungen und Arbeitsergebnisse in die Verkehrswissenschaft sowie in die Verkehrsplanung der Bundesrepublik einzubringen – Versuch einer kritischen Beurteilung, vorrangig aus der Sicht der Länder Berlin und Brandenburg. Manuskript. Berlin 2018 (vorerst nur als Materialsammlung und rudimentärem Textentwurf). Auf CD-ROM

63. Als ein Kuriosum soll hier die dem IRS überlassene Sammlung der wohl nahezu 20 handschriftlichen Diensttagebücher des Autoren aus den Jahren 1968 bis 1989 erwähnt werden. Derlei Tagebücher waren wohl eine DDR-typische Erscheinung, alle Anleitungen und Schulungen „von oben“, die Inhalte von Dienstbesprechungen mit Kollegen und Beratungen mit Auftraggebern, Konsultationen und Aussprachen mit den staatlichen Organen und Einrichtun-

---

128 Zu einem ersten Entwurf der genannten Arbeit hatten verschiedene Fachkollegen kritische Anmerkungen gemacht und wertvolle Hinweise gegeben. So z. B. mehrere Leiter der früheren BfV sowie etliche Verkehrswissenschaftler wie u.a. die Professoren *Ackermann, Retzko, Saitz und Voig*t. Dafür sei ihnen allen auch hier von Herzen gedankt.

gen, Verkehrsunternehmen … mehr oder weniger pingelig handschriftlich festzuhalten. Falls mal jemand diese Kladden ansieht, sollte er wohlwollende Nachsicht üben … Das Lesen und Interpretieren dürfte nach so langer Zeit ohnehin recht problematisch sein. Eine öffentliche Auswertung und Zitierung ist mit Rücksicht auf noch lebende Personen weder erwünscht noch angebracht. Bestenfalls sollen die Tagebücher helfen, sich in eine ferne, untergegangene Zeit hinein-zu-fühlen oder gar hinein-zu-denken.

Empfehlung:

Auf S. 19 des vorliegenden Berichts wird eine Exkursion nach Polen erwähnt, während der der Verfasser erstmals wieder seine alte schlesische Heimat aufsuchen konnte. Wer sich für dessen Kindheit und Jugend näher interessiert, der kann seinen Bericht über Kindheit, Flucht und Vertreibung aus Schlesien und die weiteren Lebensabschnitte im Internet nachlesen.

Bei Google ist auf folgendem Pfad eine entsprechende Datei des Schweizer Historikers und Heimatforschers Christian Heilmann zu finden. Das ist etwas schwierig und führt wie folgt zum Ergebnis:

1. Suchbegriff *briese fritz kabus.*

2. Mit Anklicken des Begriffs *Vierradenmühle-GCA,* erscheinen dort zunächst umfangreiche Ausführungen über die Mühle und die früheren Besitzer, dies kann man einfach überblättern.

3. Nach einer Lageskizze der Mühle folgt eine *Einleitung* des schweizerischen Historikers *Heilmann* zum Bericht *F. Kabus.*

4. Dann scrollen bis nach dem *Foto der Eltern* von *F. Kabus* , es folgt eine leere Seite, dann ein Foto der Mühle.

5. Zu sehen ist danach eine Liste der Dateien „Um ein Haar“ mit den Einzeltiteln von *Fritz* und seinen Geschwistern *Margarete, Max und Hanna*; direkt aufrufbar sind diese hier nicht.

5. Danach folgt unter *Vorbemerkungen* ein Text von *F. Kabus* über das Zustandekommen des Berichts.

6. Wichtig sind vom Inhalt her die nachfolgenden *Miniaturkacheln* mit den Erinnerungstexten - den Hauptkapiteln des Berichtes zugeordnet.

7. Mit *einfachem* Klick auf die erste oder eine beliebige Kachel wird diese geöffnet und ist dann lesbar.

8. Man kann das einzelne Anklicken weiterer Kacheln vermeiden, wenn an den Seitenrändern der zuvor geöffneten Kachel offene Pfeile zu sehen sind und angeklickt werden. Dann folgt mit dem rechten Pfeil der Text mit aufsteigender Seitenangabe. Wem diese Vorgehensweise zu verwirrend erscheint, der kann folgenden Link mit den gleichen Dateien benutzen:

http://www.gca.ch/ortschaften_u-v_kreis_oels/vierradenmuehle/index.html. Nicht verzweifeln, beim 2. mal klappt es sicher.

K) Abgesang

Umgang mit archivwürdigem Material

Leider muss der Autor hier über eine persönliche Enttäuschung berichten: Ihm war es Anfang der neunziger Jahre gelungen, bei der Bildung des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau (BLVS) die BfV-Archive der „märkischen" Bezirke Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam mit durchaus archivierungswürdigen Unterlagen in einem Archiv des BLVS in der Außenstelle Cottbus zusammenzuführen. Bei seinem Übergang in den Ruhestand überzeugte er sich, dass dieses Archiv noch komplett war und er schärfte den Verantwortlichen vor Ort ein, auf diesen Aktenbestand zu achten.

Im Zusammenhang mit der Suchaktion für das IRS (BfV-Treffen in Cottbus mit Herrn Dr. *Drewes* als Gast) musste der Berichterstatter entsetzt feststellen, dass dieses Archiv „wegen Platzmangels" etwa 10 Jahre zuvor von einem in der Außenstelle Cottbus tätigen Abteilungsleiter völlig liquidiert worden ist. Die Unterlagen gingen komplett zum Altpapier... Die lapidare Erklärung dazu war, es seien ja doch nur Unterlagen gewesen, die keinen behördlichen Charakter gehabt hätten, also z. B. weder Genehmigungs- noch Förderbescheide betrafen. Also weg damit in den Müllcontainer – eine etwas sehr enge Sichtweise! Übrigens: Auch das Landesarchiv Potsdam hat in Cottbus eine Außenstelle in Sichtweite der Außenstelle des LBVS Cottbus. Dort hätte man ja mal nachfrgen können.Dieser Vandalismus hat natürlich auf die Erinnerungsarbeit von Zeitzeugen verheerende Auswirkungen.

Was bedeuten eigentlich Erinnerungen?

Jede Person (egal ob weiblich oder männlich), die sich darauf einlässt, Erinnerungen aufzuschreiben oder derartige Berichte anderer zu lesen, sollte sich mal ansehen, was der Maler und Schriftsteller *Wilhelm v. Kügelgen* (1802 – 67) dazu in seinen „Erinnerungen eines alten Mannes" zu sagen hatte (er war da übrigens noch nicht mal 60!):

„Wenn man Erinnerungen aus früherer Zeit fixieren will, um sie aufzuzeichnen, ermisst man erst, wie sie chaotisch sind, wie schwer zu ordnen, und wie wenig des Erlebten man behalten hat. Mir wenigstens ist es bei Abfassung dieser Blätter oft zumute, als durchschiffte ich ein Nebelmeer, nur hin und wieder einzelne Wipfel gewahrend, die als feste Punkte Dazwischenliegendes erraten lassen." Wie recht v. Kügelgen hatte!

Als ich mir diese Erinnerungsarbeit als selbsternannter „Zeitzeuge" vornahm, stand ich vor der gleichen Schwierigkeit wie v. *Kügelgen*. Das Aufschreiben hat bei mir als sogen. *Zeitzeugen* in der Tat viele Erinnerungen wieder aufgefrischt. So manche Ereignisse, Zusammenhänge und Daten waren leider nicht mehr eindeutig zusam-

men zu bringen bzw. mit Archivalien zu belegen. Im Grunde müsste man solche Arbeiten im Team leisten. Das aber ist schon kaum noch möglich, da so manche kompetenten Berufskolleginnen und -kollegen nicht mehr unter uns sind. Die Lebensumstände des Verfassers selbst sind derart, dass er für eine „Fortschreibung“ bestenfalls noch interessierter Zuschauer sein könnte.

Vorstellbar wäre, daß die Fachkollegen *Lutz Krause* und *Gert Schmidtko* im Zusammenwirken mit Dr. *Kai Drewes* vom IRS Ekner künftig kompetente Ansprechpartner für derartiger Zeitzeugenberichte sein könnten.