

**Bündelungsmöglichkeiten von Freizeitverkehr,
dargestellt an ausgewählten Verkehrsereignissen
in der DDR**

Band 1: Zeitzeugenaussagen

Unterauftrag zu den BMBF-Projekten

**Kontrasträume und Raumpartnerschaften
Nachhaltige Wachstumschancen im Freizeitverkehr
und
Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus**

zusammengefasst und bewertet

**von
Dr.-Ing. Ulrich Rabe, Berlin
Verkehrsplanung, Projektentwicklung/-management**

Berlin, März 2002

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung.....	3
1.1 Zur Erhebung von Daten und Fakten	3
1.2 Zum Charakter der Großveranstaltungen	3
2 Kategorien von Großveranstaltungen in der DDR	5
3 Vorbereitung und Durchführung der Großveranstaltungen.....	6
3.1 Zuständigkeit	6
3.2 Planungsphase (Vorbereitung)	7
3.3 Operativphase	10
4 Rahmenbedingungen für die Durchführung von Großveranstaltungen in der 40jährigen Geschichte der DDR	12
5 Besonderheiten der Kategorien von Großveranstaltungen.....	14
5.1 Kinder- und Jugendtreffen	14
5.2 Turn- und Sportfeste, Jugendspartakiaden	15
5.3 Arbeiterfestspiele	15
5.4 Kirchentage	16
5.5 Kundgebungen und Großdemonstrationen	16
5.6 Messeveranstaltungen	17
5.7 Ostseewochen in Rostock	18
5.8 Sonstige Großveranstaltungen	19
5.9 Verkehrsprogramme mit Massencharakter	19
6 Übertragbarkeit der Planungsverfahren der DDR auf künftige Events	19
7. Schlussbemerkungen.....	22
Anlage: Fragenkatalog	24

1 Einführung

1.1 Zur Erhebung von Daten und Fakten

Etwa 40 ehemalige Leiter von Büros für Verkehrsplanung in der DDR wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber auf schriftlichem Wege zur Thematik befragt (Fragenkatalog s. Anlage). Dazu muss gesagt werden, dass die staatlichen Büros für Verkehrsplanung (die wenigen privaten hatten keine Bedeutung) vorrangig für die Infrastrukturplanung zuständig und nur in wenigen Bezirken an der Vorbereitung der Großveranstaltungen (Events) beteiligt waren.

Ein Teil der befragten ehemaligen Büroleiter hat sich nicht geäußert, ein anderer Teil hat geantwortet, die Beteiligung an Großveranstaltungen verneint, aber kurze Hinweise zum Sachverhalt gegeben. Der dritte Teil der Befragten hat zum Teil detaillierte Aussagen gemacht. Darüber hinaus wurden mehrere Zeitzeugen, die in die unmittelbare Vorbereitung und Durchführung der Großveranstaltungen einbezogen waren, mündlich befragt. Die Ergebnisse aller Befragungen bilden die Grundlage für die Erstellung des 1. Bandes zu diesem Bericht.

Dieser Band 1 ist das Ergebnis einer Diskussion und in seiner Gesamtaussage als Konsens eines umfassenden Meinungsspektrums anzusehen. Einzelmeinungen und Eigenerlebnisse, die für das Forschungsvorhaben als Hinweis darüber hinaus interessant sein könnten, wurden mit Zuordnung der Autoren im Anhang zusammengestellt. Anregungen, doch spezielle Aussagen in Archiven zu recherchieren, wurden aufgenommen und diese Ergebnisse im Band 2 zusammengetragen und teilweise kommentiert.

1.2 Zum Charakter der Großveranstaltungen

Die vielfältigen Großveranstaltungen der DDR waren wesentlicher Bestandteil des gesellschaftlichen Systems. Sie waren als politische Höhepunkte eingestuft und hatten fast absolute Priorität. Hauptziele waren die Motivierung und Mobilisierung der Massen für den Aufbau der neuen Gesellschaftsordnung sowie die völkerrechtliche Anerkennung des zweiten deutschen Staates. Wichtigste Zielgruppe war für Großveranstaltungen, die Massendemonstrationen an den politischen Feiertagen ausgenommen, die Jugend der DDR. Selbst unter dem bestehenden Mangel an intakter Infrastruktur, Fahrzeugen und Versorgungsgütern aller Art sind Großveranstaltungen ohne bemerkenswerte Pannen vorbereitet und durchgeführt worden. Die Kirchentage nahmen eine Sonderstellung ein, sind aber nach gleichem Verfahrensmuster geplant worden.

Zur Vorbereitung und Durchführung von zentralen Großveranstaltungen gab es für alle Ebenen der Partei- und Staatsführung bis zu den Organen und Institutionen auf Bezirks-,

Kreis- und kommunaler Ebene sowie den Kombinat- und Betrieben die entsprechenden Entscheidungsdokumente. Dazu zählten Gesetze, Regierungsbeschlüsse, Programme aus Jahres- und Fünfjahresplänen sowie betriebliche Dokumentationen, z. B. Sonderprogramme der Deutschen Reichsbahn bei hoher Beanspruchung des Eisenbahnbetriebes.

Wenn auch offiziell das Preußentum von der Partei- und Staatsführung negiert wurde, so haben offensichtlich die „Preußischen Tugenden“ in der Organisation und Ausgestaltung der Großveranstaltungen Pate gestanden. Alle Beschlüsse und Aufträge wurden unter den Bedingungen des Mangels, mit dem Selbstverständnis von Einsatzbereitschaft, Ordnung und Disziplin ausgeführt. Nach den Großveranstaltungen gab es für die Organisatoren Anerkennung oder häufig auch Kritik, mitunter auch Orden, in vielen Fällen jedoch kleinere Sach- und Geldprämien.

Im zentralistischen hierarchischen Aufbau des Partei- und Staatsapparates bestanden sowohl in Berlin als auch in den Bezirken und Kreisen ständige Führungs- und Arbeitsstäbe, die für alle anstehenden Aufgaben tätig wurden. Ergänzend dazu wurden für Großveranstaltungen vor Ort zeitweilige Führungs- und Arbeitsstäbe gebildet. Da in diese meist die gleichen Verantwortlichen einbezogen wurden, hatten sich stabile Arbeitsbeziehungen entwickelt, die eine jeweils größere organisatorische Vorbereitung und Einlaufphase überflüssig machten. Es gab „Drehbücher“ und „Checklisten“. In den jeweils bestehenden oder gebildeten Stäben kannte man sich. Die Prozesse wurden per Dienstanweisung in Gang gesetzt. Die dann ablaufenden Planungsprozesse waren Selbstläufer (meistens). Gelegentliche Pannen wurden über jahrelange organisatorische Erfahrungen schnell überbrückt.

Führungs- und Operativstäbe (Verantwortungsträger) hatten unmittelbare Weisungsbefugnis auf die beteiligten Dienstleistungsbereiche (Arbeitsstäbe mussten den Dienstweg einhalten). Dabei war die Bildung von Reserven, die in akuten schwierigen Situationen zur Verfügung standen, immer wieder ein äußerst wichtiger Tagesordnungspunkt. Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass nach dem Prinzip der Doppelstrategie die Führungs- und Arbeitsstäbe spiegelgleich sowohl im Staatsapparat als auch im Parteiapparat (ggf. auch bei den Massenorganisationen) bestanden und beschlossene oder angeordnete Maßnahmen hinsichtlich Durchführung und Wirkung mindestens zweifach kontrolliert wurden. Das Informations- und Kontrollsystem war entsprechend aufgebaut, personalaufwendig, aber wirksam. Hohen Planungs- und Organisationsaufwand erforderten auch das „Krisenmanagement“ mit den dazugehörigen Einsatzkräften und Reserven an Beförderungskapazitäten.

Finanzmittel wurden immer im ausreichenden Maße zur Verfügung gestellt, es musste aber sparsam damit umgegangen werden. Volkswirtschaftliche Ressourcen und Kapazitäten mussten zu Lasten anderer freigestellt werden, das betraf bis zu einem gewissen Grade auch die erforderlichen Einsatzkräfte. So wurden nicht selten Mitarbeiter von Büros für Verkehrsplanung zeitweilig für „operative Aufgaben“ in der Vorbereitung und Durchführung von Großveranstaltungen abberufen.

Grundsätzlich sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Teilnahme an Großveranstaltungen nicht dem Freizeitverkehr zuzurechnen ist. Die Teilnehmer waren delegiert und von den Betrieben und Ausbildungseinrichtungen freigestellt. Das galt auch für die erforderlichen Ordnungs- und Sicherheitskräfte sowie für die Einsatzreserven. Erst in den letzten Jahrzehnten gab es Großveranstaltungen, die dem Freizeitverkehr zuzuordnen wären, wie z. B. Massenwanderungen (Rennsteig- und Harzgebirgslauf), Stadtjubiläen und Volksfeste.

2 Kategorien von Großveranstaltungen in der DDR

Die Großveranstaltungen sind meistens von gesellschaftlichen Massenorganisationen getragen worden. In ihren Händen lag die Verantwortung für die Vorbereitung und Durchführung der Großveranstaltungen, wobei grundsätzlich bei allen zentralen Veranstaltungen das Politbüro der SED sowie die Parteiführung der Bezirke einschließlich Berlin (Ost) und bei den Bezirksveranstaltungen die Bezirksleitungen der SED sowie die Kreisleitungen mitwirkten. Träger von Großveranstaltungen wie Messen, Leistungsvergleiche und Festspiele waren auch Wirtschaftszweige und Großbetriebe. Die Planung, Durchführung, Kontrolle und Auswertung von diesen Großveranstaltungen gehörte zum Aufgabenbereich von Ministerien, Kombinars- und Betriebsdirektoren. Die jeweiligen Leitungen der SED, des FDGB, des DTSB und der FDJ waren dann beteiligt.

Die Großveranstaltungen der DDR können in folgende Kategorien eingeteilt werden:

- (1) Jugendtreffen in Trägerschaft der Freien Deutschen Jugend (FDJ) wie Deutschlandtreffen (1950 und 1964), Weltfestspiele der Jugend und Studenten (1951 und 1973), Jugendparlamente, zentrale Pfingsttreffen in Bezirksstädten; Pioniertreffen in Trägerschaft der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ (Kinder bis 7. Schuljahr),
- (2) Turn- und Sportfeste in Trägerschaft des Deutschen Turn- und Sportbundes (DTSB) wie Turn- und Sportfeste in Leipzig oder Kinder- und Jugendspartakiaden in Berlin oder in den Bezirken mit Orientierung nach olympischen Disziplinen,
- (3) Arbeiterfestspiele in Trägerschaft des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB) und des Kuturbundes, vielfach in Bezirksstädten durchgeführt,
- (4) Kirchentage in Trägerschaft der evangelischen und katholischen Kirche,
- (5) Großdemonstrationen und Massenkundgebungen zu politischen Feiertagen in Trägerschaft des FDGB und der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED): zum 1. Mai, zum 7. Oktober (Jahrestag der DDR) u.a. Sie waren in Berlin häufig mit Militärparaden verbunden. Zu dieser Kategorie kann man auch die SED-Parteitage und Gewerkschaftskongresse zählen.

- (6) Messeveranstaltungen: die internationale Frühjahrs- und Herbstmesse in Leipzig, Messen in den Bezirksstädten, Jugendmessen (Mathematik, Technik, Kultur u.a.),
- (7) Großveranstaltungen mit politischem Hintergrund, wie z. B. das Parlamentariertreffen in Ost-Berlin und die jährlichen Ostseewochen in Rostock. Dazu gehören auch Veranstaltungen mit scheinbar unpolitischem Hintergrund wie die IGA Erfurt, agra Leipzig-Markkleeberg, Jahresfeiern der Städte, Pressefeste, Volksfeste (Stadtfeste, Straßenfeste), Jahrmärkte mit überregionaler Bedeutung, Fußballspiele usw.

Massencharakter hatten auch zentral organisierte Ernteeinsätze für Schüler, Studenten und Beschäftigte von volkseigenen Betrieben, Kinderferienaktionen und Urlauberverkehre des FDGB. So gab es durchgehende Sonderzüge für Kinder und Urlauber von Sachsen bis an die Ostsee (z. B. bis Barth mit Anschluss zur Halbinsel Darß/Zingst; Binz auf der Insel Rügen und bis Wolgast mit Anschluss zur Insel Usedom). Die Reisen wurden vergeben und geplant über Schulen und Betriebe unter Beteiligung des FDGB. Mit dem Ferienscheck war auch eine tariflich günstige Eisenbahnfahrt verbunden. Urlaubsplätze wurden durch den FDGB verteilt bzw. die Betriebe besaßen eigene Urlaubsheime in schönen Gegenden der DDR, die auch bilateral im direkten Austausch mit Betrieben der sozialistischen Nachbarländer genutzt wurden.

3 Vorbereitung und Durchführung der Großveranstaltungen

3.1 Zuständigkeit

Für die Vorbereitung und Durchführung der Großveranstaltungen waren die Trägerorganisationen verantwortlich. Sie erarbeiteten die Beschlüsse für die Partei (SED) und Regierung, legten diese dem Zentralkomitee (ZK) bzw. dem Politbüro der SED und dem Ministerrat der DDR zur Beschlussfassung vor. Nach Durchführung der Großveranstaltungen folgten Berichterstattung und Rechenschaftslegung vor den beschlussfassenden Gremien von Partei und Regierung.

In den Beschlüssen ist auch die Verantwortung von Einzelpersonen (z. B. Stellv. Minister, Vorsitzender des Rates des Bezirkes, des Rates der Kreises oder des Rates der Stadt) für bestimmte Aufgabenbereiche festgelegt worden. Zu den wichtigsten Bereichen gehörten das Verkehrswesen sowie Handel und Versorgung, Gesundheitswesen, Kultur und Sport. In diesen Bereichen wurden Führungs- und Arbeitsstäbe gebildet, deren Weisungsbefugnis auch in den Beschlüssen enthalten war. Diese ausführenden Bereiche waren im weitesten Sinne Dienstleister für die Personenbeförderung und Logistik der Versorgung. Die Entsorgung unterlag einer jeweils besonderen Regelung, meistens der zuständigen Stadtreinigung mit beigeordneten Hilfskräften. Die Organisation der eigentlichen

Großveranstaltungen im Veranstaltungsort lag wieder in der Verantwortung der Trägerorganisation, in der Regel bei den Massenorganisationen.

Von Seiten des Verkehrs sind in die Vorbereitung der Großveranstaltungen stets die ständigen zentralen und bezirklichen Transportausschüsse/Transportbüros einbezogen worden. Die bezirklichen Transportbüros unterstanden dem zuständigen Ratsmitglied bzw. dem Stellv. des Vorsitzenden für Verkehr und Nachrichtenwesen des Bezirkes, häufig war der Leiter auch der Stellv. des Vorsitzenden des Rates des Bezirkes für Verkehr. Zur Unterstützung der Transportausschüsse wurden Arbeitsgruppen gebildet, in denen auch Mitarbeiter von Büros für Verkehrsplanung mitwirkten und die häufig dann auch für Hilfsarbeiten, z.B. in der Akquisition von Gasteltern und von Quartieren, eingesetzt worden sind. Etwa ab 1970 lag die Verantwortung dieser Aufgabe bei den Wohnbezirksausschüssen der Nationalen Front, die Verbindungen zu den Hausgemeinschaftsleitungen unterhielten. Nicht selten wurden Auflagen erteilt, z. B. Einheiten von 100schaften oder 500schaften in einem vorgegeben Stadtgebiet unterzubringen.

Auch wenn der Übergang von der Planungsphase zur Operativphase fließend war, so wurden doch in der Bildung entsprechender Organisationsstäbe personelle Veränderungen und auch Ergänzungen durchgesetzt. Arbeitsstäbe bzw. Organisationsstäbe in der Vorbereitung waren also nicht identisch mit den Operativstäben in der Durchführung. Für die Vorbereitung der Leipziger Messen bestanden jedoch ständige Einrichtungen wie das Messeamt, die zur Messe selbst durch Operativstäbe, z. B. unter Leitung eines Stellv. des Ministers für Verkehrswesen, ergänzt wurden.

Die Megaveranstaltungen waren Bestandteil der zentralen Planung (5-Jahrpläne). Hier wurden die erforderlichen Maßnahmen und erforderlichen Ressourcen und Reserven gebunden. Die Planung dieser Veranstaltungen umfasste also mehrere Jahre, wobei die Arbeitsintensität bis unmittelbar vor Beginn der Veranstaltungen zunahm. Die bezirklichen Großveranstaltungen benötigten für den organisatorischen Teil ein halbes Jahr Vorbereitungszeit.

3.2 Planungsphase (Vorbereitung)

Bei den Megaveranstaltungen waren in der Regel die zentralen, Bezirks- und Kreis- Ebenen der SED und Massenorganisationen, des Staatsapparates und der Sicherheitsorgane einbezogen. Es gab jedoch auch andere zentrale Veranstaltungen, die von der zentralen Ebene allein und bezirkliche Veranstaltungen von zentraler Bedeutung, die nur von den bezirklichen Ebenen vorbereitet und durchgeführt wurden. Die Bildung von Führungs- und Arbeitsstäben erfolgte aber immer nach ähnlichen Strukturmustern. Arbeitsstäbe in der Planungsphase (auch als Arbeitsgruppen bezeichnet), die den Transportbüros zugeordnet und den Führungsstäben nachgeordnet waren, wurden zu folgenden Bereichen gebildet:

1. Veranstaltungen zu den Großereignissen (immer dabei SED, FDJ, FDGB)
2. Unterbringung und Verpflegung
3. Verkehr (Anreise, Mobilität am Veranstaltungsort, Abreise)
4. Medizinische Betreuung (z.B. Rotes Kreuz und andere medizinische Dienste)
5. Ordnung und Sicherheit
6. Kultur
7. Information (Presse, Rundfunk, Fernsehen).

In jedem Arbeitsstab übernahmen Vertreter entweder der zuständigen Ministerien oder des Veranstalters (Trägerorganisation) den Vorsitz. Im Arbeitsstab Verkehr waren Vertreter der Verkehrsträger, Deutsche Reichsbahn, städtische Verkehrsbetriebe, Kraftverkehrskombinate, Betriebe mit eigenem Fuhrpark wie z. B. die Leunawerke und die Bunawerke, Bezirksdirektion Straßenwesen, Verkehrspolizei, Vertreter der bezirklichen und örtlichen Räte wie die Abteilung Verkehr und Nachrichtenwesen, Mitglied und letztere federführend. Büros für Verkehrsplanung wurden, regional differenziert von den bezirklichen und örtlichen Räten beauftragt, diese in den Arbeitsstäben zu vertreten. Im Arbeitsstab Ordnung und Sicherheit waren neben den Sicherheitsorganen auch das Verkehrswesen insbesondere zu Fragen der Verkehrsorganisation vertreten.

Bei der Vorbereitung von Großveranstaltungen des Sports gab es ebenfalls hierarchisch gegliederte Organisationsstrukturen. Die zentrale Arbeitsgruppe des DTSSB („Führungsstab“) unter Leitung von M. Ewald setzte sich zusammen aus den Vorsitzenden der DTSSB-Bezirksvorstände und Vorsitzenden der Fachverbände. In der bezirklichen Ebene wurden jeweils Arbeitsgruppen unter Leitung des DTSSB-Bezirksvorstandes gebildet, in denen die Vorsitzenden der DTSSB-Kreisvorstände und Vorsitzenden der Bezirksfachverbände vertreten waren. Bei langfristig vorbereiteten Großveranstaltungen, wie z. B. einem Turn- und Sportfest, gab es neben Beschlussfassung am Anfang und Rechenschaftslegung am Ende stets mehrere Zwischenberichtserstattungen vor der Partei- und Staatsführung, die mitunter auch medienwirksam im Gebäude des Staatsrates mit geladenen Gästen aus Politik, Wirtschaft, Sport und Kultur entgegengenommen wurden.

Die Eckdaten des Verkehrs wie Anzahl Teilnehmer, Zeitpunkt der Ankunft am Veranstaltungsort u.a.m. wurden vom Veranstalter (bei Eisenbahnbeförderung nach Abstimmung mit der Deutschen Reichsbahn) vorgegeben. Aufgabe des Arbeitsstabes Verkehr war es, die bezirklichen und kommunalen, wenn nötig auch die betrieblichen Reserven zu erfassen, die fehlenden Kapazitäten zu ermitteln und die Bereiche zu beauftragen. Grundsatz war, den täglichen Berufsverkehr nicht zu benachteiligen und die erforderlichen zusätzlichen Züge unbedingt in die Fahrpläne des über ein bereits durch Güterzüge hoch ausgelasteten Streckennetzes zu führen, ohne den Personen- und

Güterfernverkehr wesentlich zu beeinträchtigen. In der Stadt Leipzig wurden in den 50er Jahren während der Messe oder des Turn- und Sportfestes auf Streckenabschnitten, die für den Veranstaltungsteilnehmer nicht relevant waren, zum Gewinnen von Fahrzeugen nachmittags im Berufsverkehr maßvolle Kürzungen vorgenommen.

Die Gruppenbildung bei Kinder- und Jugendtreffen erfolgte im allgemeinen nach in gleichbleibenden bewährten Organisationsmustern. In den Heimatorten wurden 10er-Gruppen gebildet und zu 100schaften, auch 500schaften zusammengefasst. Für diese Einheiten waren Leiter/Betreuer eingesetzt, die etwa in der Funktion eines Reiseführers die notwendigen Informationen hatten oder einholten und anweisungsberechtigt gegenüber der zugeordneten Gruppe waren. Diese Gruppenbildung blieb in der Regel bis zur Rückkehr im Heimatort bestehen. Für alle nach einem Auswahlverfahren bestellten oder beauftragten Leiter/Betreuer wurden vorher in Verantwortung der Trägerorganisation Schulungen durchgeführt. Darüber hinaus waren sie auch bei der Vorbereitung der Teilnehmer auf das bevorstehende Großereignis in den Arbeitskollektiven der Betriebe, in Sportvereinen und in den gesellschaftlichen Organisationen wie FDJ und Pionierorganisation informierend tätig. Auch Busfahrer wurden geschult. Die Akteure von Sport- und Musikshows wurden Tage und Wochen vor dem Termin in Trainingslagern auf die Veranstaltungen vorbereitet.

Die Wahl der Verkehrsmittel für die An- und Abreise bei politischen Veranstaltungen war entfernungsabhängig. Große Entfernungen zum Veranstaltungsort wurden mit der Bahn, kurze mit dem Bus bewältigt. Für Ortsveränderungen im Veranstaltungsort wurden auch diese Reisebusse eingesetzt, mitunter auf den städtischen Stammlinien. Die ortsansässigen Busse fuhren häufig auf Sonderlinien. Mit dem Pkw fuhren nur wenige Organisatoren mit höherer Verantwortung.

Die Anreise der Teilnehmer bereitete den Veranstaltern in der Regel keine Probleme, weil die Züge mit hoher Dringlichkeit über die Strecken geleitet wurden und damit pünktlich fuhren. Nach Ankunft am Veranstaltungsort verließen die Teilnehmer unmittelbar das Verkehrsmittel und die Verkehrsanlagen. Schwierigkeiten entstanden teilweise bei der Rückreise. Hier mussten Wartezeiten für die Teilnehmer eingeplant werden, die gestaltete Stauräume erforderten. Hinzu kam, dass häufig Teilnehmergruppen in Folge individueller Abweichungen vom Plan zu früh am vereinbarten Treffpunkt eintrafen.

Die Massenkundgebungen waren häufig zeitlich mit der An- bzw. Abreise verbunden. Gelegentlich war es so organisiert, dass ein Teil der Anreisenden sofort an der Kundgebung teilnahm und danach am Veranstaltungsort einige Tage blieb, ein anderer Teil, der vorher bereits angereist war, nach der Kundgebung in seinen Heimatort zurückfuhr. Für andere Teilnehmer lag die Demonstration in der Mitte ihrer Aufenthaltsdauer. In der Regel fanden bei den Megaveranstaltungen jeweils am Anfang und am Ende Eröffnungs- und Abschlusskundgebungen statt. An Kundgebungen zu den politischen Feiertagen nahmen im allgemeinen nur Einwohner der Städte und Gemeinden teil, damit entstanden für die An- und Abreise am Veranstaltungsort keine Probleme.

Für die Messen, Kirchentage, Ferien- und Urlaubszeit wurden Sonderzugprogramme bereitgehalten. Engpässe wurden häufig, wenn es notwendig war, zu Lasten des Güter- und Wirtschaftsverkehrs, zum Teil auch zu Lasten des allgemeinen Reiseverkehrs durch Reduzierung der Zuglänge überbrückt. Zur Aufrechterhaltung von Produktion, Handel und Versorgung, Gesundheitswesen außerhalb der Großveranstaltungen waren vor dem Hintergrund der Mangelwirtschaft Priorisierungen in vielen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens und der Wirtschaft notwendig und kontrolliert durchzuführen. Zu den Weltfestspielen wurden für die Deutsche Reichsbahn eine Woche vor Beginn der Megaveranstaltung Verladeverbote ausgesprochen, damit die Gleise frei blieben. Nur wichtige Versorgungsgüter, z. B. Kohle in Ganzzügen, wurden im Sinne der Vorrangverladung transportiert. Für Einzelläufer gab es keine Wagengestellung.

3.3 Operativphase

Funktionsbereich und Struktur der Operativstäbe entsprach denen der Arbeitsstäbe, jedoch nicht in der personellen Zusammensetzung. Hierfür wurden besonders erfahrene und „zuverlässige“ Mitglieder (vorwiegend Genossen der SED) und solche, die sich dienstlich ständig damit befassten, wie z. B. Dispatcher der DR berufen.

Übernachtet wurde bei politischen Großveranstaltungen in Schulen, Turnhallen, Kindergärten, Dachböden, Privatunterkünften, Zeltstädten und Heimen aller Art. In Fach-, Hochschul- und Universitätsorten wurden alle Internate zur Verfügung gestellt. Studenten waren studienfrei gestellt, arbeiteten während dieser Zeit im Ernteeinsatz, in Produktionsbetrieben oder verblieben in ihren Heimatorten.

Die Teilnehmer hatten „Verpflegungsmarken“, die sie bei den örtlich verteilten Verpflegungspunkten gegen Verpflegungsbeutel eintauschen konnten. Die Bezirke hatten bei zentralen Veranstaltungen Freiluftgaststätten als Verpflegungspunkte aufzubauen, die mit viel Phantasie gestaltet waren.

Teilnehmer von Großveranstaltungen fuhren im Stadtverkehr (ÖPNV) mit ihrer Teilnehmerkarte. Generell war der Besuch von Veranstaltungen am Veranstaltungsort, die Beförderung mit dem ÖPNV, Übernachtung und Verpflegung für alle Teilnehmer kostenlos. Zur Orientierung in der Stadt, im Stadtverkehr und über Lage der Veranstaltungsorte wurden Handreichungen (Faltblätter oder kleine Broschüren) ausgegeben. Teilnehmergruppen, die mit Bussen angereist waren, standen in der Regel für den Besuch von Veranstaltungen auch diese Fahrzeuge zur Verfügung. Nicht selten wurden alle Busse, die für die An- und Abreise eingesetzt waren, nachts auf zentralen Parkplätzen abgestellt und bewacht.

Für den Bereich Entsorgung standen jedoch häufig unzureichend Toilettenanlagen zur Verfügung (manchmal sehr langes Warten!), das zu einer zusätzlichen Belastung des betreffenden Umfeldes führte. Für die leeren Verpflegungsbeutel waren Behälter aufgestellt. Außerdem standen zum Teil abgeordnete Kräfte zur Verfügung, die während der Veranstaltung Straßen und Plätze vom Abfall ständig säuberten.

An den Veranstaltungstagen wurde der ÖPNV insbesondere zwischen den Hauptwohngebieten und Veranstaltungsstätten bis an seine Kapazitätsgrenzen hochgefahren. Die S-Bahn in Ost-Berlin beförderte 1973 an einem Tag zu den Weltfestspielen vier Millionen Fahrgäste. Unmittelbar an den Orten des Geschehens wurden nicht selten außergewöhnliche Maßnahmen erforderlich und von den Organisatoren auch durchgesetzt. Kritische Stellen in den Straßenbahnnetzen wurden durch ein Sperren für den motorisierten Individualverkehr (Ausnahmen bildeten Fahrzeuge mit Sondergenehmigung) entschärft. Häufig wurden die unmittelbar am Auflösungspunkt einer Massendemonstration oder an der Austragungsstätte gelegenen Zugangsstellen zu den U und S-Bahnen nicht genutzt, weil die Gefahr bestand, dass massive Teilnehmerkonzentrationen die Zugänge zu den Bahnsteigen versperren bzw. überfüllte Bahnsteige durch die begrenzte Beförderungskapazität der Züge nicht schnell genug geräumt werden. Deshalb wurden diese Bahnhöfe zu solchen Spitzenzeiten geschlossen und den Teilnehmern ein längerer Fußweg zu benachbarten Zugangsstellen aufgezwungen und die Züge führen durch. Nicht selten kam es dazu, dass das Fahren im Blockabstand aufgegeben und „permissiv“ im Sichtabstand gefahren wurde. Auf der freien Strecke wurden bei entsprechenden örtlichen Bedingungen Zugeinheiten aufgereiht und bei Bedarf an den Bahnsteig gefahren.

Engpässe stellten im Regelfall die Zugänge zu den Bahnsteigen dar. Erst wenn die Bedienung an der Bahnsteigkante unregelmäßig verlief, wurde der Bahnsteig selbst zum Engpass. Auch hier zeigte sich, dass die zeitlich verteilte Anfahrt zum Ort der Veranstaltung weniger Schwierigkeiten bereitete als die konzentriert erfolgte Abfahrt.

Großveranstaltungen im Umlandbereich von Städten bereiteten für den Massentransport zusätzliche Probleme, weil die Durchlassfähigkeit der Regionalbahnstrecken begrenzt war. Ein „permissives“ Fahren auf Sicht war hier in der Regel wegen des dafür nicht geeigneten Signalsystems nicht umsetzbar. Hier wurden dann überlange Sonderzüge (Doppelstockzüge) mit jeweils einer Lok an der Spitze und am Ende des Zuges gebildet, wie es z.B. bei einer Flugschau in der Nähe von Bernau bei Berlin während der Weltfestspiele 1973 erforderlich wurde.

Das Primat in der Beförderung der Teilnehmer lag immer bei den öffentlichen insbesondere den schienengebundenen Verkehrsmitteln. Da die Motorisierung und der Ausbau des Straßennetzes in der DDR gegenüber dem westlichen Ausland weit zurückgeblieben war, spielte das individuelle Verkehrsmittel zu nationalen Großveranstaltungen keine Rolle. Die Pkw-Benutzung war reglementiert und nur wenigen Organisatoren und Verantwortungsträgern gestattet. Die individuelle An- und Abreise war übrigens auch aus politisch-ideologischen Gründen nicht erwünscht. Das kollektive positive Erlebnis im Sinne einer Identifikation mit dem Staat und der SED stand im Vordergrund.

Im Straßennetz und auf betroffenen Plätzen waren verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die z.B. die Wegweisung, Straßensperrungen, Einrichtung von Fußgängerbereichen u.a.m. betrafen, erforderlich. Grundsätzliche Hinweise hierzu sind im Fachbuch von Voigt, Kühnelt, Packroff im Abschnitt 4.2 Operative Verkehrslenkung und 4.4.3 Anwendungsbeispiele für

Wechselwegweisung enthalten. Mit diesen verkehrsorganisatorischen Planungen wurden in der Regel die Büros für Verkehrsplanung der Städte beauftragt. Sie hatten die Planungsunterlagen dafür zu erstellen, und die erforderlichen Maßnahmen wurden dann in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei und den örtlichen Räten umgesetzt.

Die Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit während der Großveranstaltungen nahm stets einen hohen Stellenwert ein. So waren von den eingesetzten Kontrollkräften nicht nur die Überwachung von geplanten Abläufen, sondern auch „Stimmungsberichte“ gefordert, die für den Einsatz von vorbereiteten Sondermaßnahmen bei Unregelmäßigkeiten Bedeutung erlangten. Täglich wurde mindestens zweimal direkt vom Gruppenleiter an die Zugführer und weiter an die Organisationsstäbe und Führungsstäbe berichtet. Darüber hinaus waren die Sicherheitsorgane in eigener Zuständigkeit ergänzend tätig.

Zu den vorbereiteten Maßnahmen zählten auch die Vorhaltung von Reserven (Sonderkontingente z.B. Kraftstoffvorhaltung) und Kapazitäten wie medizinische Dienste, Rettungsfahrzeuge, Busse und Kfz-Werkstätten, Einsatzkräfte von Polizei und Nationaler Volksarmee usw. Das MfS war in passiver Form immer vertreten.

Einer besonderen überwachenden Sorgfaltspflicht unterlagen Beförderungen und Aufenthalt ausländischer (einschließlich der dazu gerechneten westdeutschen) Teilnehmer. Für politische Persönlichkeiten, Vortragskünstler und Spitzensportler, die dem Personenschutz unterlagen, wurden besondere Sicherheitsvorkehrungen, die auch Auswirkungen auf den Bereich des Verkehrswesens hatten, in den betreffenden Arbeitsstäben besprochen und Maßnahmen festgelegt. Diese Sicherheitsfragen waren z. B. beim 67. Internationalen Parlamentariertreffen in den 80er Jahren in Ost-Berlin („Interparlamentarische Union“) von höchster Brisanz.

4 Rahmenbedingungen für die Durchführung von Großveranstaltungen in der 40jährigen Geschichte der DDR

Die Entwicklung der Rahmenbedingungen wird besonders bei den großen Jugendtreffen deutlich. Mit der wachsenden wirtschaftlichen Konsolidierung in der DDR wuchsen auch die Ansprüche an die Beförderung zu den Großveranstaltungen. Während in den 50er Jahren zum Deutschlandtreffen und zu den Weltfestspielen der Jugend und Studenten eine Beförderung in temporär umgerüsteten Güterwagen und Lkw mit einer Reisezeit von 6 bis zu 10 Stunden mit planmäßigen Zwischenaufhalten für Ver- und Entsorgung noch zumutbar erschien und auch von den Teilnehmern akzeptiert wurde, war dieses bereits in den 70er Jahren nicht mehr der übliche Beförderungsstandard. Für die Teilnehmer waren die besten Fahrzeuge sowohl im Bahn- als im Busverkehr gerade gut genug. Die Beförderungsqualität hinsichtlich Pünktlichkeit und Schnelligkeit wurde wesentlich verbessert. Wenn nicht ausreichend Personenwagen zur Verfügung standen, wurden sie auch von benachbarten Bahnverwaltungen ausgeliehen.

In Vorbereitung der Großveranstaltungen wurden nicht selten große Investitionen geplant und umgesetzt. Dazu zählt auch der Bau eines Teilstücks des Berliner Außenringes von Glasower Damm bis Eichgestell im Jahre 1951, wodurch die Anreise der Teilnehmer über Westberlin vermieden wurde. Aber nicht immer ging es um solche Großprojekte. Die Vorbereitung von Großveranstaltungen mit Bedeutung war für die Exekutive immer mit wünschenswerten Nebeneffekten verbunden. Sie waren willkommener Anlass, z. B. Straßen und Straßenbahnstrecken zu sanieren oder neu zu bauen, wobei vielerorts auch die Sanierung der Häuserfronten u.a.m. durchgesetzt wurde. Aber auch kleine Ansprüche, wie Beschaffung von hochwertigem Papier und Kleinmaterialien, Drucken von Broschüren mit Hinweis auf das große politische Ereignis wurden mit Pfüffigkeit der unteren Leitungsebene gelöst und gehörten zum Alltag in der DDR.

Vor 1960 gab es in den Zugleitungen der Deutschen Reichsbahn für Sonderzüge zu Großveranstaltungen mitunter keine Vorrangregelung. Im Gegenteil, bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf mussten diese Sonderzüge teilweise gegenüber Regelzügen warten. Häufig mussten sie weite Umleitungen über Nebenstrecken fahren. Der Motivation der Teilnehmer tat dieses keinen Abbruch, erwarteten doch alle am Zielort ereignisreiche Tage und angenehme Überraschungen in der sonst so mangelhaften Versorgungslage. Eine Ausnahme bildeten die Sonderzüge zur Leipziger Messe. Sie hatten schon in den 50er Jahren absoluten Vorrang.

Die jugendliche Begeisterung an Großveranstaltungen hatte sich in den 60er und in den 70er Jahren weiterhin positiv entwickelt. Eine rückläufige Motivation war in der zweiten Hälfte der 80er Jahre zu beobachten. Ordnung und Disziplin standen nicht mehr so hoch im Kurs. Die kostenlose Teilnahme wurde als selbstverständliches Privileg der Jugend gesehen. Einlasskarten zu hochwertigen Kulturveranstaltungen (Theater, Konzert, Popmusikveranstaltungen u.a.m.) wurden zwar noch akzeptiert, Treffen zu politischen Themen waren dagegen nicht mehr gern oder weniger besucht.

Die Planung der An- und Abreise der Teilnehmer unterlag immer einer besonderen Sorgfalt der Verkehrsträger und auch der Sicherheitsorgane. So wurde z.B. die Zahl der Zugbegleiter je Zug verdoppelt. Jeder Zug hatte eine medizinische Versorgung. Rettungsdienste aller Art standen in Alarmbereitschaft. Die Bahnstrecken und teilweise auch die Straßen, alle Verkehrsanlagen einschließlich abgestellter Züge und Busse wurden bewacht. Diese begleitende Sicherheit ist im Laufe der Jahre entsprechend der Entwicklung in der DDR angepasst und modifiziert worden. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass in den 50er Jahren mit der Entwicklung des Staates z. B. die Polizeiorgane, die Transportpolizei und die Kasernierte Volkspolizei (Vorläufer der NVA) erst aufgebaut wurden.

Die Versorgung der Teilnehmer während der An- und Abreise war vor 1960 überwiegend auf Zwischenaufhalten organisiert. Als die Beförderung in besonders ausgerüsteten Güterwagen und umgebauten Lkw nicht mehr notwendig und tragfähig war, wurden in den Zügen und Bussen Versorgungsmöglichkeiten eingerichtet (z.B. besondere Abteile oder Wagen für gastronomische und medizinische Versorgung).

Häufig waren auch spezifische Anforderungen, die z. B. mitgebrachte Ausrüstungen für Auftritte betrafen, zu erfüllen. Für diese unvorbereiteten Anforderungen gab es spezielle Regelungen und Beauftragungsmöglichkeiten in den Dispatcherleitungen der Deutschen Reichsbahn und des bezirksgeliteten Verkehrswesens. Alle diese Sonderaufgaben wurden ohne besondere zentrale Anweisungen auf der Ebene der zuständigen oder angesprochenen Einrichtungen mit Kreativität im Sinne eines gelungenen Großereignisses gemeinschaftlich gelöst.

5 Besonderheiten der Kategorien von Großveranstaltungen

5.1 Kinder- und Jugendtreffen

Zu den großen Jugendtreffen mit Zielort Berlin zählen das 1. Deutschlandtreffen 1950 und das 2. Deutschlandtreffen von 1964 (der Sender „DT 64“ aus dieser Zeit agierte noch lange nach der Wende), welche noch von dem gemeinsamen Ziel der Wiedervereinigung Deutschlands ausgingen, sowie die 3. Weltfestspiele der Jugend und Studenten 1951 und die 10. Weltfestspiele 1973, sowie die Jugendparlamente. Diese Jugendtreffen umfassten sowohl politische, kulturelle als auch sportliche Veranstaltungen. Sie dauerten jeweils ein bis drei Wochen und waren immer mit Massenkundgebungen verbunden. Die Weltfestspiele 1951 dauerten drei Wochen und 1973 neun Tage. Die Teilnehmerzahl betrug maximal ein halbe Million. Eigens zu den Großveranstaltungen komponierte Lieder wurden gespielt und auch gesungen.

Die Motivation der Jugend, an den Treffen der 50er Jahre teilzunehmen, bedurfte allein schon wegen der desolaten Versorgungslage in der Nachkriegszeit (es gab noch Lebensmittelkarten) keiner stimulierenden Maßnahmen. Die Versorgung der Teilnehmer, mit Verpflegung und auch mit Kleidung (Blauhemden der FDJ, Sportkleidung und -ausrüstung) war nach damaligen Maßstäben hervorragend gelöst. Die politischen Ziele, die Herstellung einer antifaschistischen-demokratischen Ordnung in der ehemaligen Sowjetischen Besatzungszone und die Wiedervereinigung nach östlichem Muster zu erlangen, dürfte bei den meisten jugendlichen Teilnehmern nicht im Vordergrund gestanden haben. Im übrigen verschwand mit dem neuen SED-Statut nach der Ulbricht-Ära das politische Ziel der Einheit Deutschlands aus der Politik der DDR und damit auch die Motivation Deutschlandtreffen durchzuführen.

Die späteren Jugendtreffen in den 70er Jahren waren durch andere politische Ziele, wie der Aufbau und die Stärkung des Sozialismus, Loyalität zum Staat der DDR, Bündnispolitik zur Sowjetunion, Werbung für Bildung, Produktionssteigerungen in den „Volkseigenen Betrieben“ (VEB) geprägt. Die Motivation war mehr in dem Gemeinschaftserlebnis, dem Zusammentreffen Jugendlicher aus aller Welt, der Einmaligkeit und des Besonderen im sozialistischen Alltag zu sehen. Auch hier bedurfte es keiner weiteren stimulierenden Wirkung. Bereits die Anreise und später die Heimreise waren fester Bestandteil eines

ausgelassenen, fröhlichen, erlebnisreichen Großereignisses. Außerdem wurden Arbeitsausfälle voll bezahlt (Delegierung).

Die Pioniertreffen von Kindern betrafen nur die Schuljahre 4 bis 7 (Thälmann-Pioniere). Diese Treffen fanden zentral in Berlin im „Pionierpark Wuhlheide“ statt, der eigens für diese Ereignisse gebaut wurde. Auch in den Bezirksstädten wurden Pioniertreffen durchgeführt. Hier hatten die Veranstalter auch die elterlichen Aufsichtspflichten zu übernehmen. Der Pionierpark Wuhlheide in Berlin, auch „Pionierrepublik“ genannt, wurde jedoch nicht nur für Pioniertreffen genutzt, sondern war auch Zentrale und Vorbild für Kinder- und Jugendarbeit. Als Beispiel für das spielerische Hineinwachsen in das Erwachsenenalter diente die Pionierisenbahn und später auch der Klub der Kosmonauten. Die Pioniertreffen in den Bezirksstädten hatten ähnlichen Charakter.

5.2 Turn- und Sportfeste, Jugendspartakiaden

Die Turn- und Sportfeste und Jugendspartakiaden in den Bezirksstädten und in Berlin dienten vor allem der Förderung des Spitzensports und der Präsentation eines funktionierenden friedliebenden sozialistischen Staates im internationalen sportlichen Wettbewerb, insbesondere bei den Weltmeisterschaften und Olympiaden. Der Sport war mit der Außenpolitik der DDR eng verbunden, wobei Sport und Politik generell als eine Einheit betrachtet wurde. Letztlich ging es um die völkerrechtliche Anerkennung der DDR als zweiten deutschen Staat. Die Konzentration der Kräfte auf ein politisches Hauptziel ist immer ein Merkmal der DDR gewesen. Die Akteure wurden freigestellt und bezahlt.

Die Teilnehmer dieser Veranstaltungen waren vor allem die Akteure (Sportler und ihre Trainer). Bei zentralen Veranstaltungen (z. B. Turn- und Sportfest in Leipzig) waren zusätzlich große Zuschauermengen zu bewältigen. Bei Veranstaltungen in den Bezirken sollten die Zuschauer, die aus dem jeweiligen Stadtgebiet und Umland kamen, die Ränge füllen. Dafür gab es über Betriebe Freikarten. Dennoch stellten auch diese Veranstaltungen, insbesondere bei zentraler Bedeutung, hohe Anforderungen an den Stadt- und Regionalverkehr. In der Regel wurden alle vorhandenen örtlichen Reserven mobilisiert oder aus anderen Bezirken zugeführt.

5.3 Arbeiterfestspiele

Die Arbeiterfestspiele dienten der Förderung der sozialistischen Kultur. Es ging vor allem darum, Talente zu entdecken, ihre Kreationen zu bewerten und in den sozialistischen Alltag zu integrieren. Sie sollten die Arbeitswelt beleben, interessant gestalten und letztlich die erwünschte Produktionssteigerung in den VEB stimulieren. Mitarbeiter, die auf dem Gebiet der Kunst ein gewisses bedeutsames Niveau erreicht hatten, wurden wie beim Sport von der Arbeit freigestellt und von den Betrieben bezahlt. Dieses hat insbesondere bei Entwicklung von Eigeninitiative der Beteiligten gut funktioniert.

Die Kultur war integraler Bestandteil der großen Betriebe insbesondere der Industriekombinate. Dort bestanden Abteilungen mit Kulturfunktionen, die über Personal, Mittel und Einrichtungen (Kulturhäuser) verfügten. Man sah es gerne, wenn aus der Belegschaft Künstler hervorgingen, die dann gefördert wurden. Die Werke dieser „Künstler“ erstmalig vorzustellen und einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen, waren vorrangiges Ziel der Arbeiterfestspiele. Zu den Arbeiterfestspielen wurde man delegiert.

Die organisatorischen und verkehrlichen Vorbereitungen für diese Spiele waren vergleichsweise gering und wurden meistens auf bezirklicher und regionaler Ebene gelöst. Die organisierte An- und Abreise zu den Arbeiterfestspielen, die bereits dem Meinungsaustausch, der Kommunikation zwischen Produzenten und Zuschauern/Zuhörern diente, kann mit zum integralen Bestandteil der Ereignisse gezählt werden.

5.4 Kirchentage

In den 50er Jahren wurden noch gesamtdeutsche Kirchentage von beiden großen deutschen Religionsgemeinschaften veranstaltet. Als die Einheit Deutschlands nach östlichem Vorbild aus dem politischen Zielsystem der DDR mit Verfassungsänderung gestrichen wurde, hatten sich sowohl die evangelische als auch die katholische Kirche zur Durchführung eigenständiger Kirchentage in Ost und West entschließen müssen. Erst nach 1989 waren wieder gesamtdeutsche Kirchentage möglich. Auch wenn die Kirchentage wie die Kirche insgesamt zum politischen Spannungsfeld gehörten, so waren sie letztlich nicht nur geduldet, sondern auch durch Partei und Regierung gestützt durchgeführt und gewannen in den 80er Jahren (Lutherjahr 1983) Zulauf und zunehmende Bedeutung.

Zur Durchführung der Kirchentage wurden Sonderzüge von der Deutschen Reichsbahn eingesetzt und die regionalen Verkehrsbetriebe sorgten für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltungen. Alle übrigen organisatorischen Aufgaben, wie Unterbringung, Verpflegung der Teilnehmer und Ausgestaltung der Kirchentage, wurden von den Kirchengemeinschaften, insbesondere von ihren örtlichen Einrichtungen eigenständig erfüllt. Besondere organisatorische Regelungen, die z. B. die Ordnung und Sicherheit der Teilnehmer betrafen, waren nicht erforderlich.

5.5 Kundgebungen und Großdemonstrationen

Die Vorbereitung und Durchführung von Kundgebungen und Großdemonstrationen (kleine gab es nicht oder waren illegal) waren wegen ihrer regelmäßigen Wiederholung zum 1. Mai und zum 7. Oktober zur Routine geworden und bereiteten im Regelfall keine Schwierigkeiten. Die Anfahrt war gestaffelt organisiert, die öffentlichen Verkehrsmittel fuhren verdichtet und unter Volllast, die zugewiesenen Stellplätze für die Teilnehmer, meistens nach

Wirtschaftsbereichen geordnet, waren flächenhaft verteilt, die Wartezeiten in der Regel kurz und verträglich.

Diese Massenveranstaltungen, die häufig in Berlin mit Militärparaden verbunden waren, gehörten zum Show-Geschäft der Medien in der DDR. Solche Veranstaltungen boten aber auch Gelegenheit zu kleinen Gesprächen und zum Erfahrungsaustausch unter Kollegen und mit Führungskadern, Beschaffung von Informationen und Mangelwaren. Sie endeten nicht selten in Kneipen beim Bier. Die Motivation zur Teilnahme ist differenziert zu sehen.

5.6 Messeveranstaltungen

Eine besondere Rolle nahmen die im Frühjahr und im Herbst durchgeführten Leipziger Messen ein. Bewusst wurden Beschäftigte der Betriebe, Studenten, Schüler von der Abiturstufe und von Berufsschulen organisiert veranlasst, diese zu besuchen. Wegen der dadurch möglichen Information, auch bei (deutschsprachigen) Ausstellern aus der damaligen Bundesrepublik einschließlich Berlin (West), aus Österreich und der Schweiz, wurde dem gern Folge geleistet. Hinzu kam, dass das Warenangebot in Leipzig zu Messezeiten deutlich besser als üblich war. Die Fahrt nach Leipzig wurde deshalb meist zum Einkaufen von Mangelwaren genutzt.

Die Deutsche Reichsbahn setzte für die Besucher eine größere Anzahl Sonderzüge mit in der Regel hohem Platzangebot ein. Die Beförderung in der Stadt oblag Straßenbahn und Bus. Seit 1969 bestand in der Relation zwischen Hauptbahnhof und Messegelände eine S-Bahn-Verbindung. Es fuhren Schnellbusse zum Sondertarif und es gab Sonder-S-Bahnen, die ohne Halt bis zum Messegelände durchfuhren. Privat-Pkw wurden als Messetaxi zugelassen. Besonders kompliziert waren die Verhältnisse im Straßenverkehr, da durch die von offiziellen Gästen und die von auswärtigen Ausstellern genutzten Pkw, deren Anzahl weit über das gewohnte Maß hinausging, Überbelastungen entstanden. Die Stadt Leipzig nutzte die Messe, um bei den zentralen Dienststellen das Durchführen von Baumaßnahmen und eine Besserstellung mit Fahrzeugen und Ersatzteilen für die Straßenbahn, den Bus sowie für den Ver- und Entsorgungsbereich zu erwirken.

Die Messen in den Bezirksstädten dienten der Darstellung der Wirtschaftskraft eines jeden der 14 Bezirke in der DDR. Die Motivation für den Besuch wurde über die VEB stimuliert. Häufig waren Bezirksmessen Bestandteil einer größeren Veranstaltung. Die Bezirksmessen für sich verursachten in der Regel keine besonderen verkehrlichen Schwierigkeiten, weder im ÖPNV noch im Güterverkehr. Wenn allerdings Bezirksmessen im Rahmen anderer Großveranstaltungen abgehalten wurden, konnte durchaus dazu ein organisierter Planungsprozess erforderlich werden.

5.7 Ostseewochen in Rostock

Ostseewochen fanden von 1958 bis 1975 alljährlich in Rostock als Festwoche statt, in deren Verlauf auf zahlreichen Veranstaltungen für eine Interessengemeinschaft aller Ostseeanliegerstaaten geworben wurde. Bis 1972 diente die Ostseewoche der SED vornehmlich dazu, ihre Ostseepolitik zu verdeutlichen „Die Ostsee muss ein Meer des Friedens sein“ und um Diplomatische Anerkennung in den skandinavischen Staaten zu werben. Zur Ostseewoche fanden Gewerkschafts- Jugend- und Frauenkonferenzen mit bis zu 500 Teilnehmern aus den Anliegerstaaten der Ostsee sowie aus Island und Norwegen statt. Veranstalter war der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund. Seit 1976 fand die Ostseewoche nicht mehr statt, ohne dass eine Begründung für ihre Einstellung gegeben wurde. (Quellen: DDR-Handbuch, Herausgeber Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, Verlag Wissenschaft und Politik Köln 1985, S. 961, Lexikon des DDR-Alltags, Schwarzkopf Verlag, Berlin 2000, S. 250)

Auch wenn die Bezeichnung „Ostseewoche“ nicht mehr offiziell geführt wurde, fand sie doch in Form von Messewochen „Messe Meister von Morgen“ (MMM) auf dem damaligen Messegelände in Rostock-Schutow ihre Fortsetzung.

Die zentrale politische Bedeutung hatte die Ostseewoche mit der völkerrechtlichen Anerkennung der DDR verloren. Außerdem war wohl die erhoffte Resonanz bei den Ostseeanliegerstaaten hinter den Erwartungen der SED zurückgeblieben.

Der Bezirk Rostock benutzte die Ostseewochen, seine Forderungen z. B. für die zentrale Bereitstellung von Mitteln und Kapazitäten für Infrastrukturmaßnahmen an die Partei- und Staatsführung mit Nachdruck durchzusetzen, welches im gewissen Grade auch gelungen ist. So wurde z. B. der erste Generalverkehrsplan für die Hansestadt beschlossen und durch die Partei- und Staatsführung bestätigt. Die Bezirksmessen von Rostock waren Bestandteil der Ostseewochen. Die Ostseewochen boten auch einige Massenveranstaltungen, u.a. Segelregatten, die verkehrlich keine Probleme bereiteten und keine besonderen Planungen erforderten. Die Stadt Rostock hat diese Tradition der Ostseewochen in Form der „Hanse Sail“ fortgesetzt und bemüht sich um ein praktikables Planungsverfahren für die verkehrlichen Belange von Groß-Events (Verkehrssteuerung und Staumanagement im Stadt- und Umlandgebiet) unter heutigen Rahmenbedingungen.

Zu den ersten Ostseewochen fanden auch Kundgebungen und Demonstrationen statt. Die Teilnehmer wurden mit Sonderzügen aus dem Umland befördert, die S-Bahn fuhr mit Zügen von jeweils drei Doppelstockeinheiten im Zugfolgeabstand von 7,5 Minuten.

5.8 Sonstige Großveranstaltungen

Zu den sonstigen Großveranstaltungen zählen die Parteitage und Gewerkschaftskongresse, aber auch z. B. das Parlamentariertreffen in Berlin, Hauptstadt der DDR, in den 80er Jahren, auf dem die DDR als Gastgeber ihre „Weltoffenheit“ und partnerschaftliche Zusammenarbeit demonstrieren konnte.

Zu den Parteitag und Gewerkschaftskongressen fanden gelegentlich auch organisierte und gewollte Demonstrationen statt. Für die Delegierten waren jedoch umfassende Planungen für einen hohen Qualitätsstandard im Bereich des Transports, der Unterbringung und Versorgung erforderlich.

Das o. g. Parlamentariertreffen hatte zwar keinen Massencharakter, stellte jedoch an das eingespielte Team für die Organisation von Großveranstaltungen besondere Anforderungen hinsichtlich Übernachtung, Personenbeförderung und Personenschutz.

5.9 Verkehrsprogramme mit Massencharakter

Zu den verkehrlichen Problemfeldern in der DDR zählten saisonale Ereignisse wie Erntezeit, Kinderferienzeit, Urlaubszeit. In der Planwirtschaft der DDR hatten diese saisonal wiederkehrenden Ereignisse ihren festen Platz. Die organisierten Ernteeinsätze für Schüler, Studenten und Werktätige aus den VEB hatten jedoch mit zunehmender Mechanisierung und Rationalisierung der Landwirtschaft etwa ab 1980 ihre Bedeutung verloren.

Kinderferienaktionen und Urlaubszeiten erforderten Sonderprogramme im Verkehrswesen (z. B. Feriensonderzüge), die auf Grund bestehenden Mangels im Rahmen der staatlichen Pläne abgesichert werden mussten. Eine besondere Rolle spielte die vereinbarte Ferienaktion zwischen der DDR und der VR Polen.

6 Übertragbarkeit der Planungsverfahren der DDR auf künftige Events

Die Erkenntnisse zur Vorbereitung und Durchführung von Großveranstaltungen in der DDR, die auf der Grundlage von Befragungen und Recherchen gewonnen wurden und für künftige Events von Bedeutung sind, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Die DDR war ein zentral strukturierter Staat mit starker Verflechtung von Partei (SED) und Staatsführung. Die Weisungsbefugnis von oben nach unten sicherte die problemlose Einbeziehung aller notwendigen Bereiche für die Vorbereitung und Durchführung von Großveranstaltungen. Der ständige Mangel an Mitteln und Kapazitäten machte eine Priorisierung in der Planwirtschaft zugunsten der Großveranstaltungen erforderlich. Mit der Durchführung von Großveranstaltungen wurden eindeutig politische Ziele nach innen und nach außen verfolgt. Die Rahmenbedingungen haben sich zu heute nahezu völlig

verändert. Die Übertragbarkeit der Planungsverfahren ist dennoch bedingt möglich, aber differenziert zu sehen. So war z. B. die Teilnehmerzahl bei Großveranstaltungen eine sichere Größe. Heute wundern sich Veranstalter darüber, dass die Zahl der erwarteten Teilnehmer weit unterschritten oder auch weit überschritten wird. Es ist nur ein Fall aus der DDR-Zeit bekannt geworden, wo zu einer Flugschau in Erfurt 200 000 Besucher erwartet wurden, aber nur 40 000 kamen.

2. Die Wahl der Verkehrsmittel für die An- und Abreise zum Event-Ort ist bei der gegenwärtigen Motorisierung kaum beeinflussbar. Dennoch sollte versucht werden, einen möglichst großen Anteil der Teilnehmer mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln zu Sondertarifen zu befördern und restriktive Maßnahmen am Austragungsort (z. B. Pkw-freie Zonen, Parkbeschränkungen) vorzusehen. Will man An- und Abreise in das Großereignis mit einbeziehen, wären auch Bundesfernstraßen mit ihren Nebenanlagen zu beachten.
3. Da Bahnhöfe der DB AG und zentrale Omnibusbahnhöfe nur begrenzt leistungsfähig sind, müssen Auffanglösungen (z. B. nachnutzungsfähige Neu- und Erweiterungsbauten) geplant werden, die heute schon aus Sicherheitsgründen hohen Ansprüchen genügen müssen. Stillgelegte oder auch noch betriebsfähige Güteranlagen für die An- und Abreise von Teilnehmern zu nutzen, dürfte wohl nicht mehr tragfähig und rechtlich zulässig sein.
4. Groß-Events mit Massencharakter können am Veranstaltungsort nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden. Für anreisende Teilnehmer mit Pkw sollte weit vor dem Veranstaltungsort eine Abstellmöglichkeit (P+R) mit „Event-Empfang“ geschaffen werden. P+R sollte kostenlos und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu einem „Veranstaltungstarif“ möglich sein.
5. Die Erfahrungen und entwickelten Verfahren zur Bewältigung der An- und Abfahrt zu Massenveranstaltungen sind voll übertragbar. Die entwickelten verkehrsorganisatorischen Lösungen mit ihren operativen Praktiken unter Einbeziehung der Regionalbahnen, Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen und Stadtbusse sind weitgehend nachnutzbar. Auch das Verfahren, Reisebusse mit Teilnehmern für Ortsveränderungen im Austragungsort einzusetzen, sollte insbesondere für zugeordnete Gruppen übernommen werden. Nicht mehr durchsetzbar scheinen hingegen die in der DDR praktizierten rigorosen Einschränkungen des Pkw-Verkehrs zu sein.
6. Die damalige Unterbringung von Teilnehmern in einfachen Massenquartieren (Dachböden) dürfte nach heutigen Ansprüchen als unzumutbar bewertet werden. Die private Unterbringung von Kindern und Jugendlichen in Familien (bei Gasteltern) wird nur bedingt und begrenzt möglich sein. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Unterbringung in Massenquartieren wie Schulen, Turnhallen, in Privatquartieren und Internaten von Event-Teilnehmern, insbesondere von Jugendlichen, auch heute akzeptiert wird.

7. Die Versorgung der Teilnehmer mit Verpflegungsbeuteln an flächenhaft verteilten Stützpunkten ist wohl nicht übertragbar. Getränke und übrige Verpflegung sollten zwar auf Event-Teilnehmer fixiert, aber doch mehr den individuellen Bedürfnissen ggf. auch in einer „Freiluftgastronomie“ angepasst sein. Ein besonderes Problem war schon bei DDR-Großveranstaltungen die Entsorgung. Unter den heutigen strengen Umweltbedingungen sind dafür besondere Konzepte erforderlich. Besonders die Entrichtung der Notdurft und die Säuberung der entsprechenden „Örtchen“ erfordert eine spezielle Technik und Organisation.
8. Die gewünschte oder erzeugte Motivation der Teilnehmer erfolgte in der DDR unter völlig anderen Rahmenbedingungen. Heute stehen die Einmaligkeit des Ereignisses in Verbindung mit dem Erlebniswert nach veränderten Wertvorstellungen im Vordergrund.
9. Eine durchorganisierte Massenteilnahme, eingeteilt in 10er-Gruppen gebündelt zu Hundertschaften sollte ggf. auch bei veränderten Disziplinauffassungen angestrebt werden. Heute sind jedoch die Zielgruppen kleiner und anders motiviert.
10. Die Planung von Großveranstaltungen in der DDR und ihre erfolgreiche operative Umsetzung sind als ein vollständig abgeschlossenes System mit stabilen Vernetzungen zu sehen, auf dessen Grundlage aus heutiger Sicht entweder Elemente zu übernehmen, zu modifizieren oder zu ersetzen sind. Dieses muss im Detail und in allen Ebenen, angefangen von den Zielen und Wirkungen bis hin zur Rückreise der Teilnehmer in ihre Heimattorte, jeweils geprüft werden.

Zum Gelingen einer Großveranstaltung gehört immer eine zeitlich vorgelagerte umfassende Planung und ein komplexes Herangehen. Dabei sollte man mindestens eine Schön- und eine Schlechtwettervariante beachten. An Stelle des hierarchisch gegliederten Staatsaufbau in der DDR muss man sich ein Kooperationsystem von Bund, Ländern und Regionen vorstellen. Die Prüfung der Übertragbarkeit von Planungsverfahren, Erfahrungen bei der Durchführung von Großveranstaltungen und deren Auswertung sollte sich am Gliederungsaufbau einer Planungsmethodik für Events (Handbuch) orientieren. Für jede Aufgabenstellung muss es eine entsprechende Lösung geben.

Eines ist mit Sicherheit nicht zu übernehmen, und zwar Finanzierungskonzepte von DDR-Großveranstaltungen. Die Finanzierung der Megaveranstaltungen erfolgte im wesentlichen aus dem Staatshaushalt der DDR. Die weiteren finanziellen Belastungen dieser Veranstaltungen wurden sehr global auf zentrale und bezirkliche Kostenträger verteilt. Das führte beispielsweise zu großzügigen Auslegungen in den jährlichen Bilanzen der Verkehrskombinate und anderer VEB. In diesem Fall gab es selten Kritik bei Überschreitung des Finanzplanes, der Kostennormative und Kontingente.

Die zentrale Kostenkalkulation und die spätere Abrechnung erfasste nicht die realen Gesamtkosten. Die Kosten für die Planung von Großveranstaltungen sind auch heute nicht exakt ermittelbar, weil sie als Titel oder Kostenstellen in allen Ebenen und deren Bereichen

nur teilweise oder gar nicht ausgewiesen werden (s. a. Bd. 2 Archivauswertungen). Das DDR-Verfahren war zwar sehr praktikabel, ist aber in dieser Form nicht übertragbar.

7. Schlussbemerkungen

Die Zeitzeugenaussagen werden durch Archivrecherchen ergänzt. Aus Gesprächen hat sich ergeben, dass es nicht notwendig ist, zu allen Typen von Veranstaltungen Nachforschungen zu führen, da unterschiedliche Großveranstaltungen zu unterschiedlichen Anlässen von denselben Leuten nach ähnlichen „Strickmustern“ vorbereitet und durchgeführt wurden. Im Band 2 Archivrecherchen des Berichts sind deshalb die X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten 1973 in Berlin, Hauptstadt der DDR, sehr breit und vertiefend dargestellt und kommentiert worden, da sie stellvertretend für andere Großveranstaltungen in der DDR stehen und ausreichend die Zusammenhänge widerspiegeln.

Abkürzungsverzeichnis zum Band 1

agra	Landwirtschaftsausstellung der DDR Leipzig-Markkleeberg
DB AG	Deutsche Bahn AG
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DR	Deutsche Reichsbahn
DTSB	Deutscher Turn- und Sportbund
FDJ	Freie Deutsche Jugend
FDGB	Freier Deutscher Gewerkschaftsbund
IGA	Internationale Gartenbauausstellung Erfurt (erstmals 1961)
MDV	Medizinischer Dienst des Verkehrswesens
MfV	Ministerium für Verkehrswesen
MfS	Ministerium für Staatssicherheit
MR	Ministerrat der DDR
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
TP	Transportpolizei
VEB	Volkseigener Betrieb
ZK	Zentralkomitee der SED

Berlin, den 18. Dezember 2000

Fragenkatalog

zur Erfassung und Bewertung der Großveranstaltungen (Events) in der DDR

im Auftrag der TU Berlin, Zentrum Technik und Gesellschaft

1. Gegenstand der Befragung

Es geht um die Erfassung der Vorbereitung, auch die Motivation der Organisatoren und Teilnehmer sowie die Gewährleistung der reibungslosen Durchführung folgender Großveranstaltungen:

- ◆ Jugendtreffen: z.B. Weltjugendtreffen, Jugendparlamente, Parteitage
- ◆ Demonstrationen: z. B. zum 1. Mai, Jahrestage der DDR
- ◆ Sportveranstaltungen: z.B. Weltfestspiele Berlin, Turn- und Sportfeste Leipzig, Jugendspartakiaden
- ◆ Messen, vor allem Leipziger Messe
- ◆ Kirchentage

Wichtig ist die Antwort auf die Frage: Welche Probleme waren von besonderer Bedeutung und welche Elemente, Handlungsmuster und Erfahrungen der DDR erscheinen übertragbar auf gegenwärtige und künftige Events.

In diesem Zusammenhang ist interessant, wie bereits in der Vorbereitung der Massenveranstaltung und während der Durchführung eine Motivation und mentale Beeinflussung bewirkt werden konnte und wie die gemeinsame An- und Abreise in das Event-Erlebnis einbezogen wurde. Für das ZTG sind weiterhin für die jeweiligen Kategorien der Events von Bedeutung: Motiv, Leitidee, „Botschaft“, Teilnehmerspektrum; Grund für die Wahl des Veranstaltungsortes (z.B. Infrastruktur, Entfernung Wohnort – Veranstaltungsort usw.)

2. Zuständigkeit und Aufgabenverteilung

2.1. Wer war zuständig für die Planung von Großveranstaltungen und die dazu gehörigen Verkehre?

2.2. Welche Rolle hatten in der Vorbereitung und Durchführung:

- ◆ Deutsche Reichsbahn
- ◆ Städtische Verkehrsbetriebe
- ◆ Verkehrskombinate (bezirksgeleitete)
- ◆ Betriebe (Produktionsbetriebe u.a.)
- ◆ Gesellschaftliche Organisationen
- ◆ Staats- und Parteiorgane
- ◆ Polizei und andere Sicherheitsorgane

2.3. Welche Aufgaben hatten die Büros für Verkehrsplanung in der DDR für die Vorbereitung und Durchführung von Großveranstaltungen übernommen?

2.4. Welche Formen der Zusammenarbeit (Organisationsformen) gab es?

3. Geschichtlicher Überblick von Großveranstaltungen

Für die Zeitabschnitte bis 1960, 60er, 70er, und 80er Jahre sind folgende charakteristische Merkmale (Rahmenbedingungen) interessant:

- 3.1 Wie wurden An- und Abreise durch die Teilnehmer wahrgenommen, gab es Unterschiede in der An- und Abreise?
- 3.2 Welche Arten von Großveranstaltungen wurden mit welchen Zielen durchgeführt?
- 3.3 Wie haben sich Verfahren der Planung und Strategien zur Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrsbereich entwickelt?
- 3.4 Mit welchen Verkehrsmitteln (Art der Fahrzeuge) wurden die Teilnehmer zum Veranstaltungsort befördert?
- 3.5 Wie wurde für die Teilnehmer die Übernachtung gelöst?

4. Vorbereitung von Großveranstaltungen

- 4.1 Welche Vorbereitungen wurden in den Betrieben (vorrangig Produktionsbetrieben) und den gesellschaftlichen Organisationen (Parteien, Massenorganisationen) für die potentiellen Teilnehmer von Großveranstaltungen getroffen?
- 4.2 Welche konkreten Planungen im Verkehrsbereich wurden von wem für die Vorbereitung der An- und Abreise ausgeführt?
 - 4.2.1 Wie wurden Pausen bei Fahrtunterbrechungen gestaltet?

- 4.2.2 Wie wurden Ver- und Entsorgung bei längeren Reisen gelöst?

- 4.3 Welche konkreten Planungen wurden von wem für die Großveranstaltungen vor Ort ausgeführt? (Fahrkarten, Wegweisungen, Handpläne usw.)
 - 4.3.1 Welche Vorbereitungen wurden für die Beförderung zu den Veranstaltungsstätten getroffen?
 - 4.3.2 Wie wurden Ver- und Entsorgung geplant?
 - 4.3.3 Welche Mittel wurden zur Ausgestaltung der Veranstaltungsorte im Sinne der Veranstaltungsziele eingesetzt ? (Gemeinschaftserlebnisse, Fahنشmuck, Transparente, Straßenmöblierung u.a.)

5. Durchführung von Großveranstaltungen

- 5.1 Welche Einrichtungen (Organisationsstäbe) wurden zur Durchführung von Großveranstaltungen geschaffen und welche Befugnisse hatten sie?

- 5.2 Welche Aufgaben hatten Staats- und Parteiorgane sowie Massenorganisationen in den Organisationsstrukturen während der Veranstaltung zu erfüllen?

- 5.3 Welche Organisationsflüsse wurden sichergestellt:
 - 5.3.1 von den Organisationsstäben und an die Veranstalter?
 - 5.3.2 an die Teilnehmer?

- 5.4 Wie wurden organisatorische Anweisungen durchgesetzt?

- 5.5 Wie und durch welche Maßnahmen wurde während der An- und Abreise sowie während des Aufenthaltes am Veranstaltungsort eine positive Motivation zur Veranstaltung erreicht? (Gruppengröße und Zusammensetzung, Pausenfüller, Möglichkeit der Kontakte unter Teilnehmern?)
6. Methoden und Verfahren zur verkehrsplanerischen und verkehrsorganisatorischen Vorbereitung von Großveranstaltungen
- 6.1 Wieviel Zeit stand für Vorbereitung zur Verfügung?
- 6.2 Wurden Verfahren entwickelt, die generell für die Vorbereitung und Durchführung von Großveranstaltungen Anwendung fanden?
- 6.3 Wie wurden Einfluss- und Steuerungsgrößen für die Mobilität der Teilnehmer ermittelt, gab es Richtwerte?
- 6.4 Welche Engpässe gab es in der Verkehrsinfrastruktur und wie wurden Mängel im Verkehrsangebot überbrückt?
7. Empfehlungen zur Übernahme von Handlungsmustern für die Vorbereitung und Durchführung von Groß-Events auf der Grundlage der Erfahrungen in der DDR
- 7.1 Welche Empfehlungen können für die Planung von Vorfeldaktivitäten in verkehrlichen und sonstigen Bereichen, die zur Sicherstellung einer erfolgreichen Großveranstaltung beitragen, gegeben werden?
- 7.2 Welche Methoden und Verfahren der Planung sollten weiter verfolgt bzw. müssten heutigen Rahmenbedingungen angepasst werden?
- 7.3 Was sollte man auf jeden Fall vermeiden?

Die Beantwortung der Fragen bitte zurücksenden an:

Dr.-Ing. Ulrich Rabe
Pestalozzistraße 2
D-13187 Berlin (Pankow)

Telefon: privat: 030/4861082

Büro: 030/897187-31

Mobil-Tel.: 0171-8698108

Zeitzeugen und Mitgestalter

Zuarbeiten, die den Bericht maßgebend gestaltet haben, sind von folgenden Zeitzeugen und ehemaligen Akteuren geliefert worden:

Rolf Hörnig, Halle/Saale
Joachim Schmiedel, Berlin
Heinz Seifert, Berlin
Gotthard Siegel, Thum-Jahnsbach
Gerhard Strauß, Berlin
Jürgen Tietze, Göhlisdorf

Zuarbeiten in größerem Umfang erfolgten von:

Horst Graichen, Frankfurt (Oder)
Dietz Kohlhoff, Frankfurt (Oder)
Bernd Oettel, Magdeburg
Willi Schmidt, Neubrandenburg
Peter Wellbrock, Stade

Für kurze zweckdienliche Hinweise ist zu danken:

Uwe Bittenbinder, Langenbogen; Hans-Dieter Buschmann, Magdeburg; Reinhard Giehler, Berlin; Wolfgang Grahl, Leipzig; Fritz Kabus, Berlin; Hermann H. Saitz, Erfurt; Götz Schwerg, Dresden; Werner Voigt, Dresden; Gottfried Wild, Chemnitz; Kurt Wolff (+), Rostock; Walter Schulz, Suhl; Klaus Trembich, Berlin; Manfred Zache, Berlin.

Dem Ad-hoc-Arbeitskreis, der zur kritischen Beurteilung der Zeitzeugenaussagen und Kommentierung von Archivauswertungen gegründet worden ist und selbst ergänzende Beiträge lieferte, gehörten an:

Ulrich Rabe, Berlin (Leiter)
Günter Brode, Dölbau
Ludwig Krause, Berlin
Gerd Johne, Leipzig
Bernhard Mai, Magdeburg
Siegfried Rüger, Dresden
Ernst Schöppe, Dresden
Karl Schreiber, Berlin
Werner Siemers, Cottbus
Thomas Spitzbart, Erfurt

**Bündelungsmöglichkeiten von Freizeitverkehr,
dargestellt an ausgewählten Verkehrsereignissen
in der DDR**

Band 1: Zeitzeugenaussagen

Unterauftrag zu den BMBF-Projekten

**Kontrasträume und Raumpartnerschaften
Nachhaltige Wachstumschancen im Freizeitverkehr
und
Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus**

**Auswahl
spezifischer ergänzende Aussagen
zum Bericht**

Berlin, Februar 2002

Werner Siemers, Cottbus

Ehemals Verkehrsplaner in der Stadt Cottbus, Teilnehmer als Besucher an Turn- und Sportfesten der DDR; Vertreter des DTSB des Bezirkes Cottbus bei Rechenschaftslegungen in Berlin in Vorbereitung des VI. Turn- und Sportfestes und der VI. Kinder- und Jugendspartakiade in Leipzig und war außerdem Teilnehmer bei einigen anderen sportlichen Großveranstaltungen.

W.S. spricht sich gegen den Begriff „DDR-Events“ aus: „Wir sollten nicht dazu beitragen, unsere Muttersprache weiter zu verfremden, auch wenn das jetzt in Mode gekommen ist.“ Der Begriff „Großveranstaltungen in der DDR“ würde alles begrifflich umschreiben.

Siegfried Rüger, Dresden

Ehemaliger Hochschullehrer an der HfV und TU Dresden, Straßenbahnfahrer und Leiter des Fahrplanbüros bei den Leipziger Verkehrsbetrieben, an der Vorbereitung und Durchführung Leipziger Turn- und Sportfeste beteiligt.

S.R. sagt zu Event-Zügen „ein grausamer Ausdruck, warum haben wir uns eigentlich in DDR-Zeiten gegen das Überfremden unserer Sprache durch russische Begriffe erfolgreich gewehrt?“

Ulrich Rabe, Berlin

Bei der Deutsche Reichsbahn bis 1964 in Rostock/Schwerin beschäftigt, 1965 im Ministerium für Verkehrswesen, danach Verkehrsplaner, 25 Jahre in der Verkehrsforschung der DDR, 10 Jahre im Consulting, an der Vorbereitung und Durchführung von Großereignissen nicht direkt beteiligt,

- Als Radrennsportler Teilnehmer des Deutschlandtreffens 1950 in Berlin, Unterbringung in KönigsWusterhausen in der dortigen Blindenschule, Teilnehmer am Radrennen „Rund um Berlin“, Stadtverkehr auf eigenem Rennrad.
- 1951 Teilnehmer der 3. Weltfestspiele in Berlin, Transport im Mannschaftswagen, Unterbringung auf einem Dachboden mit etwa 20 Teilnehmern auf Strohsäcken, zu den attraktiven Veranstaltungen keine Karten erhalten, Probleme beim Übergang nach Westberlin.
- Teilnehmer auf einem Jugendparlament in Leipzig (1953?); nachdem es vorher hieß „Nie wieder wird ein Deutscher eine Waffe in die Hand nehmen“ hinterher erfahren, dass hier die Wiederbewaffnung und der Aufbau der kasernierten Volkspolizei beschlossen wurde.

Thomas Spitzbart, Erfurt

Verkehrsplaner, Stadtverwaltung Erfurt, war niemals an der Vorbereitung von Großveranstaltungen beteiligt. Aus persönlichem Erleben folgende Bemerkungen (Auswahl):

- außergewöhnliche Verkehrsverbindungen zur Maidemonstration in Dresden mit extra eingesetzten Fahrgastschiffen
- ein Pioniertreffen in Dresden führte dazu, im Vorfeld Instandhaltungsmaßnahmen bei der Straßenbahn durchzuführen
- zentralistische Regelungsmöglichkeiten erleichterten die Planung von Großveranstaltungen, zentraler Zugriff auf die Verkehrsmittel
- Motivation zu Sonderleistungen im Verkehrswesen durch zusätzlichen Verdienst, Zulagen, Vergünstigungen, Frage der Ehre für die Heimatstadt u.a.

Berhard Mai, Magdeburg

Verkehrsplaner im Büro für Verkehrsplanung des Bezirkes Magdeburg, Referatsleiter im Ministerium für Wohnungswesen Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt.

In den Einführungen zum Bericht sollte verstärkt betont werden, dass es :

- bei den Großveranstaltungen um „Ruhm und Ehre“ von Partei und Regierung ging, selbst wenn das von den Teilnehmern „übersehen“ wurde,
- die Großveranstaltungen auch hinsichtlich des Verkehrs eine Duplizität hatten, nämlich Verkehrsbedürfnisse der Besucher und der nach Tausenden zählenden Sicherheitskräfte, deren An- und Abtransport exakt geplant war,
- der politische Charakter vieler Großveranstaltungen sich im Laufe der Jahrzehnte abschwächte und somit als Freizeitveranstaltungen von weiten Teilen der Bevölkerung wahrgenommen wurde,
- spontan seit den 70er Jahren oft in Anlehnung an lokale Heimatfeste, regionale Sport- und Kulturveranstaltungen, Pferdemarkt in Havelberg, Osterreiten im Landkreis Kamenz sowie historische Willensbekundungen, z. B. Gedenken an den 2. Weltkrieg und die Zerstörung Dresdens, Massenveranstaltungen entstanden, die im Falle einer möglichen Wiederholung der Staat in den Griff und die Partei unter Kontrolle bringen wollte.

Der politische Rang einer Großveranstaltung war an der Huldigungszeremonie ablesbar. Bei den großen staatlichen Demonstrationen handelte es sich um keine Freizeit und somit um keinen Freizeitverkehr. Großveranstaltungen waren, von Pressefesten und Massenwanderungen abgesehen, nicht für jedermann zugänglich. Größere Bevölkerungskreise wurden direkt und indirekt an der Teilnahme gehindert („Verkehrsvermeidung“), z. B. Weltfestspiele, internationale Veranstaltungen, Einweihung eines Militärflughafens bei Magdeburg, Schmidt-Besuch in Güstrow. Bei politischen Großveranstaltungen wurde der gesamte Staatsapparat einschließlich nachgeordneter Einrichtungen in den „Armierungszustand“ versetzt.

Den staatlichen Großveranstaltungen nicht gleichzusetzen sind die zwischen 20.000 und 100.000 Besuchern zählenden kirchlichen Großveranstaltungen (überwiegend Regionalkirchentage). Die Ordnungskräfte hatte die Kirche selbst zustellen.

Für die Städte lohnte es sich, Großveranstaltungen durchzuführen. Wenn auch im äußerst bescheidenen Umfang, wurden Möglichkeiten zur Verbesserung des Stadtbildes und der Verkehrsverhältnisse erschlossen.

Gerd Johne, Leipzig

Ehemaliger Abteilungsleiter ÖPNV im Amt für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig, legte Vorschläge zur differenzierten Textüberarbeitung vor:

Zur Einführung:

Vielfältige Großveranstaltungen der DDR waren, wie auch in anderen Staatsformen, wesentlicher Bestandteil des gesellschaftlichen Systems. Internationale Messen, Sporthöhepunkte, zentrale Landwirtschaftsausstellungen (agra Leipzig) oder Gartenschauen (IGA Erfurt) entsprachen zunächst wie in allen Ländern den ureigensten Interessen einer Leistungsgesellschaft, wobei sich die DDR als Mittler zwischen Ost und West verstand und als solche auch internationale Anerkennung fand.

Staatstypisch war jedoch für die DDR, dass alle Großveranstaltungen, sowohl die wirtschaftsorientierten mit internationaler Beteiligung als auch nationale Ereignisse zu politischen Höhepunkten eingestuft wurden, also politisch für eigene Ziele (Aufbau einer sozialistischen Gesellschaftsordnung, völkerrechtliche Anerkennung u.a.m.) missbraucht wurden. Das traf insbesondere zu bei eigens dafür erschaffenen Großveranstaltungen, wie Jugendtreffen, Turn- und Sportfeste der DDR, Arbeiterfestspiele und Großdemos zu politischen Feiertagen, wobei die wichtigste Zielgruppe die Jugend der DDR war. Kirchentage nahmen eine Sonderstellung ein, die die ost- und westdeutschen Befindlichkeiten sensibler berücksichtigten.

Alle Großveranstaltungen wurden von Partei- und Staatsführung in Rapportform stabsmäßig vorbereitet, organisiert, realisiert und ausgewertet. Mobilität und Logistik spielten dabei eine hervorragende Rolle.

Zur Zuständigkeit:

Für die umfangreichen Transport- und Logistikaufgaben bediente man sich einer gegenüber heute viel eindeutiger definierten Organisations-, Informations- und Verwaltungsstruktur des Staatsapparates (einheitliche Hierarchie):

1. Ministerium für Verkehrswesen und Ministerium des Innern, die gegenüber allen Bezirken, der Deutschen Reichsbahn und den Bezirksbehörden der Deutschen Volkspolizei weisungsbefugt waren.
2. Fachabteilungen Verkehrs- und Nachrichtenwesen einschließlich Transportausschüsse der Räte der Bezirke (heute Regierungspräsidien in einigen Bundesländern), die „von oben“ kommenden Weisungen an die ihnen unterstellten Kreis- und Stadtverwaltungen sowie die bezirksgeleiteten Verkehrsträger (Kombinat Kraftverkehr, Bezirksdirektionen des Straßenwesens) weiterleiteten und deren Durchführung kontrollierten (Rechenschaftspflichtig gegenüber dem MfV und den Bezirksleitungen der SED).
3. Fachabteilungen Verkehrs- und Nachrichtenwesen sowie Transportausschüssen der Kreise und Kommunen, die für die Umsetzung der Weisungen bei den ihnen unterstellten kommunalen Verkehrsbetrieben sorgten und dem Rat des Bezirkes sowie den Stadtleitungen der SED rechenschaftspflichtig waren. Aus den ihnen unterstellten Stadtdirektionen für Straßenwesen wurden 1965-70 städtische Büros für Verkehrsplanung gebildet (Anmerkung: nicht in allen Bezirken so erfolgt), die insbesondere in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben, der Verkehrspolizei, dem Straßenwesen u. a. Infrastruktureinrichtungen mit der Planung der Verkehrsorganisation vor Ort beauftragt waren.

Zur Planungsphase

Zu den „Eckdaten des Verkehrs“ waren die Verkehrsströme und die Verkehrsmittelwahl/-zuordnungen der Aktiven (Teilnehmer) und Passiven (Gäste, Besucher) zu differenzieren. Im Gegensatz zu politischen Großveranstaltungen, bei denen die Teilnehmer fast ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln befördert werden, mussten zu internationalen Veranstaltungen, wie die Leipziger Frühjahrs- und Herbstmessen, Landwirtschaftsausstellungen und z. T. Kirchentagen mit starken individuellen Verkehrsströmen gerechnet werden, die oftmals hinsichtlich Leistungsfähigkeit des Straßenraumes, also auch der Parkraum zu Problemen führten. Die Bemessung der Straßen erfolgte in Leipzig beispielsweise nach den Messeverkehrsströmen, die z. T. die dreifache Leistungsfähigkeit von Fahrstreifen und LSA gegenüber dem Normalverkehr abverlangten. Als Alternative dazu wurden in starkem Maße Sonderzüge planmäßig für die Zeit vor, während und nach den Messewochen angeboten. Für Besitzer von Messeausweisen, die in allen größeren Städten angeboten wurden, galt Tarif-Rabatt.

Ernst Schöppe, Dresden

Ehemaliger Hochschullehrer TU Dresden; Anmerkungen zum Bericht Band 1: Zeitzeugenaussagen:

Bündelungsmöglichkeiten von Freizeitverkehr heißt: Freizeitverkehr hat größtes Wachstumspotential > Bündelung aus Kapazitätsgründen (Infrastruktur) auch künftig unabdingbar. Möglichkeiten der Bündelung:

1. **räumlich** > Infrastruktureinrichtungen können eventbezogen hergerichtet und erforderlichenfalls mit Einrichtungen für Information, Ver- und Entsorgung versehen werden.
 2. **zeitlich** (Nutzung von Tagesrand- oder Nachtstunden) > Berufs- und Wirtschaftsverkehr werden nicht beeinträchtigt.
 3. **räumlich-zeitlich** (gemeinsame gruppenweise An- und Abreise) > höchster verkehrlicher Effizienzgewinn – war in der DDR selbstverständliche Praxis wegen
 - staatlicher Souveränität von
 - Veranstaltungsinhalt (Ideologie)
 - Verkehrsmittelbereitstellung (Volkseigenes Verkehrswesen, unterentwickelter MIV, Mangelwirtschaft)
 - Nur so konnte gemeinsame An- und Abreise zum Bestandteil der Großveranstaltung werden
- Übertragbarkeit für die Zukunft setzt voraus:
- Bereitschaft, qualitative und quantitative Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen, vor allem DB AG
 - Bündelungsbereitschaft der Eventteilnehmer trotz bestem MIV-Angebot:
 - z. Zt. am ehesten mit DDR vergleichbar noch gegeben bei konfessionellen Großveranstaltungen (gleiche emotionale Fokussierung wird unterstützt durch große Disziplin in Folge der altersmäßigen Zusammensetzung der Teilnehmerschaft)
 - etwas weniger schon gegeben bei Jugend-Events, z. B. Love Parade, weil hier zumindest Abstriche an der Diszipliniertheit zu machen sind
 - bei z. B. politischen Großveranstaltungen, Demonstrationen usw. m. E. kaum vorhanden
 - im übrigen Freizeitverkehr höchst fragwürdig.

Günter Brode, Dölbau (bei Halle/S.)

Ehemaliger Sektorenleiter im Büro für Verkehrsplanung Halle, Teilnehmer der III. Weltfestspiele 1951 als Sportler der „Sportvereinigung Lokomotive“ an der Sportparade beteiligt

Erinnerungen an die III. WFSP 1951:

Gesamte Einkleidung (Trainingsanzug, Sportdress, Schuhe, Socken, Turnhose) wurde für 10,- DM zur Verfügung gestellt. Die Anreise erfolgte von Halle aus in einer Nachtfahrt in Güterwagen über große Umwege (über Doberlug-Kirchhain) mit vielen Halten und Standzeiten. Die Verpflegung war gut und reichlich. Die Unterbringung erfolgte in sonst leeren Räumen im späteren Gebäude der ständigen BRD-Vertretung (Hannoversche Straße). Die Fahrt auf allen Berliner Verkehrsmitteln war frei, auch auf der Berliner S-Bahn in den Westsektoren (das war zwar nicht erwünscht, kam aber vor und war problemlos möglich). Die Rückreise erfolgte nach drei oder vier Tagen Aufenthalt in Berlin nach Beendigung der sogenannten „Sportparade“. Dabei gab es vorher viele Staus und Wartezeiten, ehe es zum „Vorbeimarsch“ an der Tribüne kam. Auch die Rückreise erfolgte in geschlossenen Güterwagen über große Umwege mit vielen Zwischenhalten.

Mitwirkungen in der Vorbereitung und Durchführung von Großveranstaltungen:

Im Büro für Verkehrsplanung Halle kam es nur gelegentlich zur Mitarbeit in der Vorbereitung von Großveranstaltungen wie z. B. „Friedensfahrt“ (Etappenort Halle), Arbeiterfestspiele,

Sportfeste u. ä. Eine Berufung in Vorbereitungsgruppen erfolgte i.d.R. durch den Rat des Bezirkes Abteilung Energie, Verkehr, Nachrichtenwesen (EVN). Dabei ging es meistens um verkehrstechnische Fragen, aber auch darum, kurzzeitig Leistungen von Bussen im Arbeiterberufsverkehr (sogenannter Vertragsverkehr) zusammenzulegen mit dem Ziel, dabei einige Fahrzeuge für Sonderleistungen freizusetzen. Die Leistungen im Vertragsverkehr waren meistens nicht voll ausgelastet, wurden aber vom „Kunden“ voll bezahlt. Mit gewissen Erschwernissen für die Fahrgäste konnten hierfür kurze Zeit Freisetzungen erfolgen.

Bei Großveranstaltungen wurden Mitarbeiter des Büros als „Lotsen“ den auswärtigen, teilweise ausländischen Busfahrern beigegeben, um sie unter Beachtung der Befahrbarkeit von Straßen, schnell zu ihren Zielen zu führen.

G.B. berichtet von einem erlebten Verfahren zu Leerung eines 120.000 Zuschauer fassenden Stadions in Moskau, wobei die Zuschauer zeitverzögert ihren Platz verließen und fast ausschließlich mit dem ÖPNV befördert wurden. In Zeitintervallen wurden für bestimmte Zuschauerblöcke nacheinander attraktive Preise ausgelost (z. B. Bezugschein für den Erwerb eines Pkw). Das hat augenscheinlich hervorragend funktioniert.

G.B. verfügt außerdem über Erfahrungen in der Planung für einen Motorsport-Park (Autorennbahn, Autodrom). Die An- und Abreise von 200.000 Zuschauern sollte vorwiegend mit Kfz erfolgen. Berechnungsgrundlagen können bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.

Gerhard Strauß, Berlin

Leiter des Referats Koordinierung in der Hauptverwaltung des Kraftverkehrs im Ministerium für Verkehrswesen der DDR, war an der Vorbereitung vieler Großveranstaltungen beteiligt.

Herr Strauß ist der Meinung, dass unter den heutigen Bedingungen eine Reihe von Erfahrungen und Erkenntnissen aus der DDR übertragbar sind, wenn es im Interesse des Stadtverkehrs einerseits und der jeweiligen Veranstalter andererseits möglich wäre, die notwendigen Regulierungen mit ein wenig mehr Strenge durchzusetzen.

Zu den Kategorien der Großveranstaltungen sollte man auch die Parteitage und Gewerkschaftskongresse zählen. Dabei ginge es zwar nicht um die Masse, jedoch um die Qualität der Beförderung, Versorgung, Unterbringung und Sicherheit. Bei diesen Veranstaltungen reisten alle Teilnehmer aus den Bezirken mit Bussen an, die zur Beförderung im Veranstaltungsort genutzt und zentral abgestellt wurden. Die Übernachtung

und Versorgung der Teilnehmer erfolgte ausschließlich in Hotels und Gaststätten der Innenstadt.

Herr Strauß weist im Zeitzeugenband darauf hin, dass die erforderlichen Buskapazitäten genau bekannt waren (Festlegung der Teilnehmerzahl), die Verkehrsbetriebe konnten die Leistungen gut planen und hatten grundsätzlich keine finanziellen Einbußen zu verzeichnen, das Gegenteil war eher der Fall.

Welche Erkenntnisse von Großveranstaltungen der DDR sind aus heutiger Sicht von Bedeutung bzw. übertragbar? Herr Strauß sieht hier die Notwendigkeit einer strengen Reglementierung hinsichtlich:

- Festlegung von Fahrtrouten vom Stadtrand bis zum Veranstaltungsort mit wegweisender Beschilderung, den Fahrzeugführern mit anreisenden Teilnehmern sollte die Fahrtroute vor Fahrtbeginn und auch der Bevölkerung sollten diese Routen einschließlich verkehrsorganisatorischer Regelungen bekannt sein
- P+R-Parkplätze in diese Wegweisung einbeziehen, wichtige Informationen für die Fahrt zum Veranstaltungsort auf Tafeln mitteilen (Beispiel BMW-Versuch in Pankow Heinersdorf)
- Parkplätze am Veranstaltungsort nur für Ehrengäste, Regierungsmitglieder, Rettungs- und Krankenfahrzeuge zulassen
- Fahrzeuge, die für die Fahrt bis zum Veranstaltungsort zugelassen sind, z. B. auch Versorgungsfahrzeuge, sollten durch farbige Schilder mit Zahlen oder Großbuchstaben hinter der Windschutzscheibe gekennzeichnet sein, um die Zuordnung zu den reservierten Stellplätzen flüssig zu gestalten
- Die Verkehrsabläufe auf den ausgewiesenen Zufahrtsstraßen und Parkplätzen müssen zentral überwacht und ein Krisenmanagement mit verkehrssteuernden Szenarien vorbereitet werden.

Herr Strauß hat diese Hinweise besonders unter dem Blickpunkt der Anforderungen zur Fußballweltmeisterschaft 2006 unter Beachtung von gleichzeitig laufenden Veranstaltungen gesehen.

Bei der Planung von Großveranstaltungen insbesondere Kinder- und Jugendtreffen sind Zuordnungen von Quartieren, An- und Abfahrtspunkten im Eventort und von Veranstaltungsstätten zu beachten (Prinzip der kurzen Wege realisieren, möglichst Fußwege).

Heinz Seifert, Berlin

Ehemaliger Mitarbeiter im Büro des Ministers für Verkehrswesen der DDR, war an der Meinungsbildung und an Beschlussfassungen zu Großveranstaltungen und Massentransporten gelegentlich beteiligt.

Herr Seifert geht auf folgende notwendige Ergänzungen und Erklärungen zum Bericht der Zeitzeugen ein.

Hinweise grundsätzlicher Art:

1. Für die Vorbereitung und Durchführung von zentralen Veranstaltungen gab es für alle Ebenen der „Partei- und Staatsführung“ bis zu den bezirklichen Organen und Institutionen sowie den Kombinat- und Betrieben die entsprechenden Entscheidungsdokumente wie Plandokumente, Entscheidungen und Festlegungen der einzelnen Leitungsebenen im MfV und Beschlüsse von Organen der Partei- und Staatsführung.
2. In diesen Dokumentationen wurden neben politischen Zielsetzungen und Motivationen vor allem die dringend erforderlichen Ressourcen, u. a. Vorhaltung Netz (Gleis, Straße etc.), der Verkehrsmittel (Wagen, Triebfahrzeuge bzw. Loks) und Personal (Einsatzpläne auch überbezirklich, artfremde Kräfte usw.) festgelegt. Diese Ressourcenplanung war unter der oft zitierten „Mangelwirtschaft“ der wichtigste Bestandteil in der Vorbereitungsphase von Großveranstaltungen, um den Betrieben dringend erforderliche „Betriebsmittel“ durch Umverteilung oder aus vorhandenen Reservefonds zukommen zu lassen.
3. Es gab nicht nur Staatsreserven für Nahrungs- und Versorgungsgüter, sondern beispielsweise auch Kapazitätsreserven für Strecken (Rochaden), Lokomotiven, Reise- und Güterwagen, Lkw, Busse etc. Besonders wichtig waren auch die Trassen- und Fahrplanreserven (der sogenannte „Zweiten Plan“, den es heute üblicherweise bei jeder europäischen Bahnverwaltung gibt).
4. Die Beschlussdokumente enthielten auch grundlegende Regelungen für die Überwachung, Steuerung und Kontrolle durch stellenplangebundene Einrichtungen, vor allem durch adäquate Arbeits- und Operativstäbe. Über diese teilweise überorganisierten Institutionen hinsichtlich Berichterstattung bestand ein weitgehend funktionierendes „Krisenmanagement“.
5. Großveranstaltungen erzeugen ein zeitlich begrenztes höheres Verkehrsaufkommen, das auch höhere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens stellt. Unter den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und wirtschaftlichen Engpässen in der DDR fanden die Großveranstaltungen auch in dem Gesamtverkehrskonzept der DDR ihre Berücksichtigung. Die mittel- und langfristigen Planungen gestalteten sich unter Hinweis auf die kommenden Großereignisse oft als Investitions- oder Modernisierungsschub für die Verkehrsunternehmen.
6. Das Vorrangprinzip bei der Eisenbahn ist seit dem 19. Jahrhundert in den Fahrdienstvorschriften der Bahnen einheitlich geregelt. Internationale oder schnellfahrende Züge haben Vorrang vor allen anderen, d. h. diese müssen ggf. auf Überholungs- und Kreuzungsgleisen warten und den bevorrechtigten Zug vorbeifahren

lassen. Eingriffe grundsätzlicher Art mussten durch die unter 1. genannten Beschlussdokumentationen geregelt werden.

Einzelne Hinweise:

- (1) Die Leipziger Messe war aufgrund ihrer nationalen und internationalen Wertigkeit ein Beispiel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich Schiene und Straße sowie im Luftverkehr. Beispielhaft war auch das durchgesetzte Messezugprogramm und die Logistik für die Aussteller.
- (2) Das Messeamt hatte verkehrsseitig keine Bedeutung, sondern der Arbeitsstab Messe mit BZTA (Bezirkstransportausschuss), DR (Deutsche Reichsbahn), IF (Interflug), Deutrans, Reisebüro, MfV (Ministerium für Verkehrswesen), Kombinat KV (Kraftverkehr), Bezirks- und Stadtverwaltung.
- (3) Mit der Zunahme des Straßenverkehrs wuchsen auch Probleme um die Protokollstrecken für Mitglieder und Gäste der Partei- und Staatsführung sowie der Residenten. Durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen, z. B. durch die bevorrechtigten Grünschalungen der Lichtsignalanlagen, wurden die Problemstellungen zum Nachteil des „übrigen Straßenverkehrs“ gelöst.

Schlussfolgerungen die übertragbar sind:

- (1) Erarbeitung und Verabschiedung von Entscheidungsdokumenten in den Leitungsebenen heute von Städten, Landkreisen, Ländern und ggf. des Bundes nach Antragstellung des Veranstalters,
- (2) Bildung von Arbeits- und Operativstäben (heute Kommissionen und Ausschüsse) und ihre institutionelle Arbeitsweise,
- (3) Einsatz von speziellen Informations- und Kommunikationstechnologien zur Planung, Überwachung und Kontrolle. Bereits in den 80er Jahren wurden rechner- und teilweise satellitengestützte Informationsmöglichkeiten genutzt, z. B. für Wettervorhersagen.

Ergänzende Aussagen:

- (1) Reisegruppen wurden überwiegend nach regionalen, aber auch thematischen Gesichtspunkten z. B. Volkskunstgruppen zusammengestellt. Die daraus resultierenden Reisendenströme wurden also gebündelt und die Aufenthalts- und Verpflegungsorte darauf ausgerichtet. So wurden z. B. Teilnehmer aus den Nordbezirken mit linksorientierten Teilnehmern der Ostsee-Anliegerstaaten in Gruppen zusammen gefasst.
- (2) Der Reisekomfort spielte im Laufe der Jahre eine immer größere Rolle. In den 50er und 60er Jahren wurden ausschließlich umgebaute G-Wagen und Mannschaftswagen eingesetzt, später dann mehr und mehr die sogenannten REKO-Wagen vom RAW Halberstadt, die nach der Wende sogar von der DB gekauft und im Regionalverkehr der alten Bundesländer eingesetzt wurden.
- (3) Der Freizeitverkehr während eines Großereignisses war auf Freizeitstätten, Grün- und Parkanlagen orientiert und oft größer als der Veranstaltungsverkehr.

Jürgen Tietze, Göhlsdorf

Ehemaliger Direktor des Büros für Verkehrsplanung des Bezirkes Potsdam, war an der Vorbereitung von mehreren Großveranstaltungen in Berlin (Ost) und Potsdam beteiligt.

Träger von Großveranstaltungen waren auch Wirtschaftszweige, Kombinate und Betriebe (Messen, Leistungsvergleiche, Festspiele). Die Planung, Durchführung, Kontrolle und Auswertung von Großveranstaltungen gehörte auch zum Aufgabenbereich von Ministerien, Kombinars- und Betriebsdirektoren. Die jeweiligen Leitungen der SED, des FDGB, des DTSB, der FDJ u. a. waren ebenfalls beteiligt.

Die individuelle Anreise war aus politisch-ideologischen Gründen nicht erwünscht. Im Vordergrund stand das kollektive positive Erlebnis im Interesse einer Identifikation mit dem Staat und der SED. Die Losung hieß, "Vom Ich zum Wir", das sollte durch Gemeinschaftserlebnisse im Jugendalter unterstützt werden.

Das gesellschaftliche Leben sollte und spielte sich tatsächlich in den Betrieben ab. Eine Reihe von Großveranstaltungen dienten dazu, die in den Betrieben gewachsenen Bindungen auch außerhalb der Arbeitswelt zu pflegen. Der rechtliche Rahmen dafür war durch die Pflicht gesetzt, Mitarbeiter für sportliche und kulturelle Veranstaltungen von der Arbeit freizustellen und zu bezahlen. Funktioniert hat dieses zusätzlich durch ein hohes Maß an Eigeninitiative der Beteiligten. Zu Arbeiterfestspielen wurde man eben delegiert, wenn man auf einem Gebiet der Kunst ein gewisses überregional bedeutsames Niveau erreicht hatte.

Zu den Großereignissen wurde man durch Schulen, Betriebe und Universitäten delegiert, ideologisch unerwünschte Personen wurden nicht delegiert. Damit war ein gewisser Einfluss auf die Bildung der Reisegruppen gegeben. Für die Zusammenstellung von Reisegruppen waren Heimatkriterien, Förderung des Zusammengehörigkeitsgefühls und Bekenntnisse zur DDR-Politik maßgebend.

In kleinen Gruppenversammlungen wurden die Teilnehmer auf das Ereignis und gemeinsame Erlebnis vorbereitet (s. Bd. 2). Das Konzept für die Vorbereitung und Durchführung war immer gleich, Gruppenbildung, Betreuung, Besuch von Veranstaltungen, ggf. Auftritte, Freizeit war kaum vorhanden. Man hat versucht, die Reisegruppen auch in der

Freizeit zusammen zu halten. Wenn das nicht möglich war, wurden markante und zeitlich festgelegte Treffpunkte vereinbart. Die Mobilität der Teilnehmer war durch den Teilnehmerausweis als Fahrkarte für den ÖPNV gewährleistet.

Der Reisekomfort spielte eine untergeordnete Rolle, das Gemeinschaftserlebnis auch im Mannschaftswagen ist abenteuerlich und kann viel Spaß bereiten. Dennoch haben sich die Ansprüche im Laufe der Jahre entwickelt.

Maßnahmen zur Entflechtung des Verkehrs wurden stets geplant. Bei Kundgebungen und Demonstrationen galt das Prinzip, getrennte Sammelplätze, gemeinsame Kundgebung, Auflösung durch Trennung der Marschblöcke. Um eine Pulkbildung vor den Zugangsstellen des ÖPNV zu vermeiden, wurden auf dem Wege dorthin kleine Verkaufsstände und Bühnen mit Kleinkunst aufgestellt (Beispiel Potsdam).