Vorstudie

Aufarbeitung der Geschichte des Bundesverkehrsministeriums (BVM) und des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) der DDR hinsichtlich Kontinuitäten und Transformationen zur Zeit des Nationalsozialismus

August 2018

Institut für Zeitgeschichte
München-Berlin

Bearbeiter:
Dr. des. Christian Packheiser
Mail: packheiser@ifz-muenchen.de, Tel.: 089/5404999-10

Projektleitung:
Prof. Dr. Magnus Brechtken
Prof. Dr. Andreas Wirsching

Inhaltsverzeichnis: **Seite**

I. Einleitung 4

1. Vergangenheitsbewältigung im Spannungsfeld gesellschaftlicher, politischer und wissenschaftlicher Interessen 4

2. Forschungsstand 8

3. Zielsetzung und Aufbau der Vorstudie 12

II. Strukturelle Entwicklungen im Verkehrswesen und dessen nationalsozialistische Durchdringung durch Segmentierung bis 1945 17

1. Institutionelle Diskontinuität zwischen RVM, BVM und MfV 17

1.1 Verkehrswesen, Ministerium und Reichbahn bis 1937 17

1.2 Kompetenzverlust des RVM und Konzentration auf Kernaufgaben des Eisenbahnwesens bis zum Kriegsende 21

1.3 Reichsautobahnbau und die Entwicklung der Organisation Todt (OT) in ihrem Verhältnis zu RVM und RB 25

2. Das Bundesverkehrsministerium nach dem Zweiten Weltkrieg 28

3. Das Ministerium für Verkehrswesen der DDR und seine Vorläufer 30

III. Konzeptionelle Prämissen am Beispiel gruppenbiografischer Voranalysen leitenden BVM-Personals nach 1949 32

1. Leitfragen und Ziele 32

2. Eingrenzung und Rekonstruktion eines validen Samples 33

3. NS-Bezüge der Untersuchungsgruppe 41

IV. Resümee: Forschungsperspektiven und notwendige Untersuchungsfelder 52

1. Das Reichsverkehrsministerium: eine Infrastrukturanalyse des Nationalsozialismus 55

2. Die Organisation Todt: Bau von Verkehrseinrichtungen für Krieg und Völkermord 65

3. Das leitende Personal des Bundesverkehrsministeriums nach dem Nationalsozialismus 74

4. Das Ministerium für Verkehrswesen der DDR zwischen sozialistischem Antifaschismus und Altlasten des „Dritten Reiches“ 82
5. Hans-Christoph Seebohm: erster Bundesverkehrsminister und revisionistischer Hardliner 90

V. Fazit 100

VI. Anhang 103
1. Abkürzungsverzeichnis 103
2. Quellenverzeichnis 104
3. Literaturverzeichnis 105
4. Kurzbiografie von Xaver Dorsch 110

I. Einleitung

1. Vergangenheitsbewältigung im Spannungsfeld gesellschaftlicher, politischer und wissenschaftlicher Interessen

Formal endete der Zweite Weltkrieg und damit das „Dritte Reich“ am 8. Mai 1945. Doch erwies sich die häufig beschworene „Stunde Null“, verstanden als abrupter mentaler Gezeitenwandel, bald als Chimäre. Die gesellschaftliche Auseinandersetzung mit dem Erbe des Hitler-Regimes setzte vielmehr phasenweise ein und durchlief seither verschiedene Stadien.

Diese „zweite Geschichte des Nationalsozialismus“ währt inzwischen über 70 Jahre und wird noch künftige Generationen beschäftigen. Dafür gibt es gute Gründe: Dem Blick auf die Vergangenheit wohnt eine generationsspezifische Suche nach Antworten für die Gegenwart inne. Fortlaufend erwächst daraus das Bewusstsein historischer Verantwortung. Dementsprechend handelte es sich bei der Annäherung der deutschen Gesellschaft an das NS-Erbe stets um ein konfliktgeladenes Ringen um Schuld, Verdrängung und Erkenntnis. Dieser Aushandlungsprozess spielte und spielt sich zwischen den unterschiedlichsten Protagonisten, politischen Lagern, Interessengruppen und Jahrgängen ab. Im Wesentlichen können vier Bereiche des gesellschaftlichen Diskurses identifiziert werden: Eine politisch-justizielle Auseinandersetzung, die allgemeine Erinnerungskultur, oft als emotionale Hinwendung zur Vergangenheit, eine individuell-subjektive Ebene der Vergegenwärtigung und das Feld der objektivierenden Deutung durch die Geschichtswissenschaft.[1]

Einen relativ jungen, doch ausgeprägten Trend, stellt die Auftragsforschung dar: die Untersuchung der jeweiligen „NS-Belastung“ von Verbänden, Unternehmen und staatlichen Einrichtungen. Wesentlichen Vorschub hierfür leistete die Ende 2013 erstmals schriftlich festgehaltene und 2018 erneuerte Absichtserklärung im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD. Maßgebliches Ziel ist es, durch die „Aufarbeitung der NS-Vergangenheit von Ministerien, Bundesbehörden und des Deutschen Bundestages […] Sozialkompetenz und Demokratieverständnis“ in der Gesellschaft zu fördern.[2] Das Mandat

[1] Vgl. Peter Reichel, Vergangenheitsbewältigung in Deutschland. Die Auseinandersetzung mit der NS-Diktatur in Politik und Justiz, München 2007, S. 9 f.; Ferner: Norbert Frei, Vergangenheitspolitik. Die Anfänge der Bundesrepublik und die NS-Vergangenheit, München 2012, S. 25-307; Clemens Vollnhals, Entnazifizierung. Politische Säuberung und Rehabilitierung in den vier Besatzungszonen 1945-1949, Nördlingen 1991, S.7-64 und S. 259 ff.

[2] Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode, S. 165 f., zitiert nach:

führt die Akteure der skizzierten Handlungsfelder in einen vertieften und erwartungsgemäß fruchtbaren Dialog. Der Erfolg hängt jedoch wesentlich vom Zuschnitt der jeweiligen Studie ab. Wichtige Voraussetzung ist ein Austausch über das Verständnis von „Vergangenheitsbewältigung". Zunächst ist zu klären, wie „Aufarbeitung" zu interpretieren ist und welche Personenkreise, beispielsweise unter dem Komplementärbegriff „Belastung", subsumiert werden können. Ferner gilt es, die Auseinandersetzung mit dem NS-Erbe im jeweils zeitgebundenen gesellschaftlichen Kontext zu verorten.

Unter anderem mahnten Historiker die terminologische Unbestimmtheit an, mit dem Hinweis, dass Vergangenheit nicht einfach „bewältigt" werden könne und dass „Aufarbeiten" intendiere, etwas „erledigen", sprich vom Tisch haben zu wollen. Das wissenschaftliche Erkenntnisinteresse fordert einen kontinuierlichen Auseinandersetzungsprozess, da die Interaktion zwischen Kollektiv und Individuum fortwährend Erinnerung(-skultur) erzeugt.[3] Versäumnisse und Ambivalenzen der Nachkriegszeit, etwa im Zuge der Integration durch Amnestie oder die Konzentration auf den Wiederaufbau statt kritischer Reflexion, werden allgemein mit einer überzeitlichen, moralischen Pflicht assoziiert, dass sich Diktatur und Völkermord nicht wiederholen dürfen. In diesem Kontext erscheint die gegenwärtig gewachsene Bereitschaft der Öffentlichkeit zur „Vergangenheitsbewältigung" als Prüfstein für Demokratie und Rechtsstaatlichkeit. Notwendigerweise sind im Rahmen von Aufarbeitung weitgefasste Maßstäbe von „Schuld" und „Verantwortung" anzulegen, die rein juristische Maßstäbe übersteigen. Aus Passivität und „Wegsehen", aber auch aus Nutznießertum und Beteiligung an der Diktatur, resultiert der moralische Appell an demokratische Bürgerpflichten. Dies bedeutet, dass der anhaltenden Sensibilisierung der Bevölkerung mindestens ebenso viel Bedeutung zuzumessen ist, wie der einstigen Aburteilung der Kriegsverbrecher.[4]

In diese Richtung zielen selbst Theorien, die den verpassten Aufarbeitungschancen der Nachkriegszeit einen Sinn zuschreiben: Bewusstes Beschweigen und die Vermeidung analytischer Bewältigung seien die sozialpsychologisch nötigen Strategien gewesen, um die Nachkriegsbevölkerung in Bürger der Bundesrepublik zu verwandeln. Schließlich habe die

---

https://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2018/03/2018-03-14-koalitionsvertrag.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [letzter Zugriff: 30.05.1018]

[3] Vgl. Axer, Christine, Die Aufarbeitung der NS-Vergangenheit. Deutschland und Österreich im Vergleich und im Spiegel der französischen Öffentlichkeit, Wien 2011, S. 27-40.

[4] Vgl. Ebd., S. 47 ff. und S. 61-80; Ferner: Clemens Vollnhals, Entnazifizierung. Politische Säuberung und Rehabilitierung in den vier Besatzungszonen 1945-1949, Nördlingen 1991, S.7-64 und S. 259 ff.; Olaf Kappelt, Die Entnazifizierung in der SBZ sowie die Rolle und der Einfluss ehemaliger Nationalsozialisten in der DDR als ein soziologisches Phänomen, Hamburg 1997, S. 517-520; Rainer Eckert, Entnazifizierung offiziell und inoffiziell: Die SBZ 1945 und die DDR 1989, in: Ders. (u.a. Hrsg.), Wendezeiten - Zeitenwände. Zur "Entnazifizierung" und "Entstalinisierung", Köln 1991, S. 53-62.

Demokratie mit Hilfe der Alliierten gegen die innere Befindlichkeit der deutschen Bevölkerung etabliert werden müssen. Dies gelang, weil die Anerkennung der politischen und moralischen Niederlage als zentrales legitimatorisches Element der Republik galt, dem kaum öffentlich widersprochen werden konnte. Doch auch hier führt die Frage nach Defiziten, die die Zukunft der Demokratie gefährden könnten, nicht an der Erkenntnis vorbei, dass mit wachsender zeitlicher Distanz die Dringlichkeit zur Auseinandersetzung wächst.[5] Die derzeitige Öffnung des vergangenheitspolitischen Erwartungshorizonts ist gewiss mit einem Generationenwandel verbunden, der erst den „Nachgeborenen Raum für genaueres Hinsehen erlaubt."[6] Dass dies allgemeingültigen gesellschaftlichen Moralvorstellungen folgt, zeigen Forschungen zu „aversiver Emotion" und intergenerationeller Verantwortung. Sie betonen das natürliche Bedürfnis, Fehlverhalten von Mitgliedern der eigenen sozialen Gruppe gegenüber Vertretern anderer Gruppen und selbst gegenüber deren Nachfahren abzubauen.[7] Somit besteht im wissenschaftlichen Bereich und innerhalb breiter gesellschaftlicher Kreise Konsens über die Verpflichtung der Nachgeboren zur „Selbsterinnerung". Dies ändert sich, wenn die konkrete Handlungsebene damaliger Akteure berührt wird. Deutlich zeigt sich dies am Begriff der „Belastung", der in Wissenschaft und Öffentlichkeit gleichermaßen umstritten ist. Die Auseinandersetzung mit Belastung ist jedoch unumgänglich, wenn die Vergangenheit von Behörden und deren Personalpolitik analysiert werden sollen. Schwierigkeiten resultieren aus unscharfen Kategorisierungen und wechselnden Auslegungen. Kategoriale Zuschreibungen durchliefen parallel zur gesellschaftlichen Perzeption einen steten Wandlungsprozess. Entsprechend breit ist das qualitative begriffliche Spektrum: von nomineller Belastung über mittelbare Beteiligungen am Schreibtisch bis hin zu aktiven Verbrechen.

Ein leicht quantifizierbares Kriterium stellt die „formale" NS-Belastung dar, wie sie durch Mitgliedschaften in der NSDAP oder nachgeschalteten Gliederungen zum Ausdruck kommt. Ein methodischer Vorteil besteht darin, dass ein Aufnahmeantrag mit einer bewussten Willensäußerung gleichgesetzt werden kann. Anhand des Zeitpunktes des Eintritts sind qualitative Differenzierungen möglich.[8] So wird eine Mitgliedschaft, die vor dem Jahr 1933

[5] Vgl. Lübbe, Hermann, Vom Parteigenossen zum Bundesbürger. Über beschwiegene und historisierte Vergangenheiten, 2007 München, S. 11-44.

[6] Frei, Norbert, 1945 und Wir. Das Dritte Reich im Bewusstsein der Deutschen. München 2005, S. 9 f.

[7] Vgl. Barbara, Wolbring, Nationales Stigma und persönliche Schuld. Die Debatte über Kollektivschuld in der Nachkriegszeit, in: HZ 289 (2009); Axer, Aufarbeitung, S. 54-57.

[8] Vgl. Andreas Wirsching / Frank Bösch (Hrsg.), Abschlussbericht der Vorstudie zum Thema: "Die Nachkriegsgeschichte des Bundesministeriums des Innern (BMI) und des Ministeriums des Innern der DDR (MdI) hinsichtlich möglicher personeller und sachlicher Kontinuitäten zur Zeit des Nationalsozialismus, München/Berlin 2015, S. 7 (zitiert nach: https://zzf-potsdam.de/sites/default/files/mitarbeiter/PDFs/2015_11_04_bmi_projekt_ifz_zzf_vorstudie_abschlussbericht_final.pdf, letzter Zugriff: 31.05.2018]; Ferner: Thomas Raithel, Machbarkeitsstudie zur Vorgeschichte des

oder in der zweiten Hälfte des Krieges zustande kam, anders zu bewerten sein, als im Zeitraum dazwischen. Dennoch handelt es sich insgesamt um ein bedingt aussagekräftiges Kriterium. Einerseits, weil für die formale Mitgliedschaft beruflicher wie privater Pragmatismus ausschlaggebend gewesen sein mag, der sich in parteipolitischer Passivität niederschlug. Andererseits traten Akteure als Träger der NS-Ideologie in Erscheinung oder begingen in ihrem Namen Verbrechen, ohne jemals Parteimitglied gewesen zu sein. Angesichts der „Komplexität in ideologischer, rechtlich-materieller, formaler, zeitlicher und ortsgebundener Hinsicht" schlugen Historiker vor, den Terminus „NS-Bezüge" zu verwenden, bis der Belastungsbegriff eine exaktere wissenschaftliche Kontur erhält.[9] Der Einwand gilt auch für handlungsbezogene Belastungskriterien, sprich exponierte Positionen im Nationalsozialismus und vor allem während des Zweiten Weltkrieges: so im Staatsdienst, bei der Wehrmacht oder in den Besatzungsverwaltungen. Damit einher geht die Frage nach personellen Kontinuitäten vor und nach 1945 innerhalb wie zwischen behördlichen Schlüsselinstitutionen. Die Betrachtung individueller „Karrierewege" ermöglicht weiter die Aufdeckung konkreter NS-Tatbeteiligungen, sogenannter „materialer" Belastung. Derartige Befunde dienen schließlich der Untersuchung sachpolitischer und mentaler Transformationen nach dem Ende der NS-Diktatur.

Festzuhalten bleibt, dass der gesellschaftliche Wunsch nach Geschichtsbewältigung und „Verstehen" von der Fachdisziplin nicht monokausal beantwortet werden kann. Dies, weil das „moralische Bekenntnis der Aufarbeitung (...) nicht mit der methodisch kontrollierten Erkenntnis der Forschung (...), das Gebot des bestätigenden Erinnerns nicht mit der wissenschaftlichen Tugend der kritischen Infragestellung" in eins zu setzen ist.[10] Doch soll die vorliegende Projektskizze einen Beitrag dazu leisten, die teils widerstrebenden Positionen einander anzunähern.

Bundesministeriums für Bildung und Forschung bzw. seiner Vorgängerinstitutionen, Januar 2015, S. 16 f. [zitiert nach: http://www.ifz-muenchen.de/fileadmin/user_upload/Forschung/BMBF/Machbarkeitsstudie_BMBF.pdf, letzter Zugriff: 31.05.2018]; zur wissenschaftlich nach wie vor umstrittenen Frage "unfreiwilliger" Parteieintritte, insbesondere hinsichtlich sogenannter Überführungen von der Hitler-Jugend und von Flak-Helfern, vgl.: Herwig, Malte, Die Flakhelfer. Wie aus Hitlers jüngsten Parteimitgliedern Deutschlands führende Demokraten wurden, München 2003, S. 59-70.

[9] Vgl. Christian Mentel / Niels Weise, Die zentralen deutschen Behörden und der Nationalsozialismus. Stand und Perspektiven der Forschung, München/Potsdam 2016, S. 11.

[10] Vgl. Martin Sabrow, Das Unbehagen an der Aufarbeitung. Zur Engführung von Wissenschaft, Moral und Politik in der Zeitgeschichte, in: Thomas Schaarschmidt (Hrsg.), Historisches Erinnern und Gedenken im Übergang vom 20. zum 21. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 2008, S. 11-20, zitiert aus: Weise, Behörden, S. 97.

2. Forschungsstand

Die Aufarbeitung der Geschichte des Reichs- und Bundesverkehrsministeriums (RVM/BVM) wie des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) ist nach wie vor ein Desiderat der zeitgeschichtlichen Forschung. Diese Feststellung gilt hinsichtlich personeller und sachthematischer Kontinuitäten. Sie bezieht sich aber auch auf die Relevanz des Ressorts für das jeweilige politische System. Bis heute liegen zwar einige Studien vor, die Aspekte von Belastung oder verbrecherischen Verwaltungshandelns in der NS-Diktatur thematisieren. Jedoch beziehen sie sich – wenn überhaupt – nur auf Teilbereiche des Verkehrswesens, verengen den Blick auf wenige Mitarbeiter, kurze Betrachtungszeiträume, oder genügen nur bedingt wissenschaftlichen Ansprüchen.

Einige Werke beschäftigen sich etwa mit der Rolle der Reichsbahn im Holocaust. Raul Hilberg stellt in seiner grundlegenden Studie „Sonderzügen nach Auschwitz“ die Frage, „in welchem Ausmaß auch eine im moralischen Sinne scheinbar wertneutrale Institution wie die Eisenbahn von einem totalitären Regime für dessen Zwecke missbraucht werden“ konnte.[11] Alfred Gottwaldt knüpft in seiner Untersuchung zur antijüdischen Politik der Reichsbahn in den 1930er-Jahren und der Deportation der Juden aus dem Deutschen Reich während des Zweiten Weltkrieges, daran an.[12] Alfred C. Mierzejewski gesteht der institutionellen Einbettung und damit der staatspolitischen Bedeutung von „Verkehr“ mehr Raum zu. Dennoch fokussiert er stark auf die Rolle der Reichsbahn.[13] Daneben existiert eine Reihe weiterer Publikationen, ebenfalls vornehmlich zur Eisenbahn, die sich durch eine Vorliebe für technische Details oder die Begeisterung für organisatorische Leistungen auszeichnen – überwiegend während des Krieges und teils von vormaligen Mitarbeitern des Bundesverkehrsministeriums verfasst.[14] Umfassende organisationsgeschichtliche Grundlagenwerke liegen weder zum Bundesverkehrsministerium und dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR, noch zu deren Vorgängerinstitutionen vor. Jedoch stellen solche

[11] Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz, Mainz 1981 (Zitat aus dem Vorwort von Adalbert Rückerl, S. 15).
[12] Vgl. Alfred Gottwaldt, Die Reichsbahn und die Juden 1933-1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden 2011; Ferner: Alfred Gottwaldt / Diana Schulle, Die "Judendeportationen aus dem Deutschen Reich 1941-1945, Wiesbaden 2005; Alfred Gottwaldt / Diana Schulle, "Juden ist die Benutzung von Speisewagen untersagt." Die antijüdische Politik des Reichsverkehrsministeriums zwischen 1933 und 1945. Forschungsgutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Potsdam 2007.
[13] Vgl. Alfred C. Mierzejewski, The Most valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway, Vol. 2 1933-1945, University of North Carolina Press, 2000.
[14] Vgl. Eugen Kreidler, Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und Kriegswirtschaft, Göttingen 1975; Hans Pottgiesser, Die Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944, Neckargemünd 1960.

eine wichtige Voraussetzung dar, um Kontinuitäten und Brüche zur Zeit des Nationalsozialismus zu untersuchen.[15]

Als Vergleichsfolie dienen bereits erschienene Arbeiten, die sich mit deutschen Institutionen in der Frühphase der Bundesrepublik und mit NS-Bezügen ihrer Mitarbeiter beschäftigen. Berücksichtigt werden muss, dass diese Studien methodisch, hinsichtlich Fragestellung, Kategorisierung und Untersuchungszeiträumen stark divergieren. Einige der Projekte klammern die wichtige Frage nach den Vorgängerinstitutionen gar aus und betrachten ausschließlich personelle und sachbezogene Beharrungskräfte. Dies führt zwangsläufig zu einer monokausalen Betrachtung der ministeriellen Personalpolitik. Häufig nachrangig behandelt wird die Frage, ob, weshalb und infolge welcher Belastungskriterien Mitarbeiter nach 1945 nicht mehr beschäftigt wurden. Diese Karriereverläufe dienen jedoch, aufgrund ihres Bezugs zum hintergründigen gesellschaftspolitischen Klima, als wichtiges Korrektiv.

Übereinstimmend fokussieren die Arbeiten demgegenüber auf institutionelle Kontinuitäten und Diskontinuitäten. Trotz unterschiedlicher zeitlicher Schwerpunktsetzungen steht die gemeinsame Frage im Mittelpunkt, wie es „trotz der schweren NS-Hypothek möglich [war], dass sich im Westen Deutschlands in so rascher Zeit eine im Großen und Ganzen funktionierende, sich allmählich liberalisierende, stabile Demokratie entwickeln konnte?“[16] Übergreifende Klassifizierungen entstehen weiterhin aus biografischen Zugängen, der Untersuchung politisch-ideeller, staatlich-gesellschaftlicher, und aktionsorientierter Ebenen.[17]

Weil Personen Bereiche funktionaler Verantwortung artikulieren, ziehen Aufarbeitungsstudien aus methodischem Pragmatismus Handlungskollektive in das Zentrum ihrer Analyse. Die meisten prosopografischen bzw. gruppenbiografischen Ansätze beschränken sich auf das leitende Personal einer Behörde, in der Regel von der Referatsleiterebene an aufwärts, da diese ihre Geschäftsbereiche selbständig führen. Wichtige Anregungen liefert beispielsweise Bernhard Löffler mit seiner Untersuchung zum Bundesministerium für Wirtschaft. Löffler koppelt Traditionslinien und Brüche an Personalentwicklung und damit an das „Sozialprofil“ des Bundesministeriums zwischen 1949 und 1963. Dazu zählt er Altersstruktur und generationelle Zusammenhänge, Ausbildung und Mitgliedschaft in studentischen Korporationen, soziale und regionale Herkunft sowie Geschlechterverteilung und Konfessionsstruktur. Bemerkenswert ist der Anspruch, die zunächst quantifizierenden Ergebnisse lediglich als Ausgangspunkt für eine „inhaltlich-

[15] Weitere Forschungsarbeiten, die das Thema Verkehr oder dessen Protagonisten tangieren und so weitere Zugänge bieten, werden am Ende der Vorstudie zusammen mit den für eine adäquate Aufarbeitung notwendigen Einzelstudien und deren jeweiliger Quellenbasis vorgestellt.

[16] Weise, Behörden, S. 91.

[17] Vgl. Wirsching, Abschlussbericht, S. 11-16.

qualitative Unterfütterung“ vertiefter biografischer Beispiele zu nutzen – und damit ideologische Motivationsstrukturen offenzulegen.[18] Ebenfalls auf die Entwicklung der Mitarbeiterstruktur stützt Andreas Dornheim seine Untersuchung zur Rolle des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft in der NS-Zeit. Seine Grundlagenarbeit zum Reichsministerium weist jedoch weit über die prosopografische Basis hinaus. Kontinuitäten und Brüche, soziale Elitenwechsel vor 1945, insbesondere zu Beginn der NS-Herrschaft, dominieren. Stringent werden rassenpolitische Elemente in der Agrarpolitik und die ministerielle Beteiligung an Verbrechen während des Zweiten Weltkrieges herausgearbeitet.[19] Eine Untersuchung zur „Geschichte der Organisation Gehlen und des BND 1945-1968“ liefert ebenfalls wichtige Impulse. Anhand der “Live-Event-Calendar“ Methode untersuchen die Verfasser, wann und wie lange Personen mit bestimmten „Markern“ aus der NS-Zeit im Bundesnachrichtendienst arbeiteten und welche Verantwortung sie dort inne hatten. Die Autoren warnen vor der Beschränkung auf eine rein statistische Erfassung personeller Kontinuitäten und NS-Bezüge. Sie bezeichnen dies als „Engführung“. Die gruppenbiografische Methode wird auch hier lediglich als Ausgangsbasis genutzt. Darauf baut eine umfassende politische Entwicklungsgeschichte auf, die über die deskriptive Form hinaus die Beurteilung des Stellenwerts der Behörde im innenpolitischen Gefüge anstrebt.[20] Schließlich seien prosopografische Studien erwähnt, die sich behördenunabhängig Funktionseliten zuwenden: Unternehmern, Juristen, Funktionären, Ärzten oder allgemein NS-Tätern.[21]

Neben kollektivbiografischen Ansätzen existieren Arbeiten zu Einzelpersönlichkeiten, die in ministeriellen Institutionen wirkten und so das öffentliche Klima der Bundesrepublik mitgestalteten. Gemeint sind in erster Linie Biografien von Bundesministern, gegebenenfalls unter Ausweitung des Blickwinkels auf Staatssekretäre. Exemplarisch angeführt werden: im Falle des Innenministeriums Werke über Gustav Heinemann und Gerhard Schröder, für das

[18] Vgl. Bernhard Löffler, Soziale Marktwirtschaft und administrative Praxis. Das Bundeswirtschaftsministerium unter Ludwig Erhard, Stuttgart 2002, S. 122-216, insbes. S. 173-179.

[19] Vgl. Andreas Dornheim, Rasse, Raum und Autarkie. Sachverständigengutachten zur Rolle des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft in der NS-Zeit, Bamberg 2011, insbes. S. 45 ff.

[20] Vgl. Jost Dülffer (u.a. Hg.), Die Geschichte der Organisation Gehlen und des BND 1945-1968: Umrisse und Einblicke. Dokumentation der Tagung am 2. Dezember 2013, S. 26 ff. und S. 12 ff.

[21] Vgl. Norbert Frei (Hrsg.), Karrieren im Zwielicht. Hitlers Eliten nach 1945, Frankfurt a. M. 2001; Michael Schwartz, Funktionäre mit Vergangenheit. Das Gründungspräsidium des Bundes der Vertriebenen und das "Dritte Reich", München 2013; Klaus Michael Mallmann / Gerhard Paul (Hrsg.), Karrieren der Gewalt. Nationalsozialistische Täterbiographien, Darmstadt 2013.

Bundesministerium für Bildung und Forschung Biografien über die beiden ersten Atomminister Franz Josef Strauß und Siegfried Balke.[22]

Behördenübergreifende Arbeiten haben Udo Wengst und Michael Ruck vorgelegt. Zugleich weiten sie den Blick über die ministerielle Ebene auf gesellschaftliche Einrichtungen aus. Während Ruck sich der Kollaboration und Resistenz süddeutscher Beamter zwischen monarchischem Obrigkeitsstaat, demokratischer Republik und NS-Diktatur zwischen 1928 und 1972 widmet, liefert Wengst wertvolle Beiträge zu Staatsaufbau und Regierungspraxis der BRD. Ebenso zur Wiedereingliederung vormals belasteter Beamter, etwa im Rahmen des umstrittenen „131er Gesetzes".[23]

Insgesamt streben jüngst erschienene oder in Publikation befindliche Aufarbeitungsstudien zunehmend nach einer harmonisierenden Gewichtung von Untersuchungsfeldern, Betrachtungszeiträumen und methodischen Ansätzen, die sich wechselseitig ergänzen. Gruppenbiographischer Grundansatz, vertiefende exemplarische Karrierewege, sachpolitische Transformationen, aber auch ideologische Beharrungskräfte, die mit den Funktionsweisen einer Behörde verbunden sind, stehen als gleichberechtigte Bausteine nebeneinander. Dies gilt etwa für das Projekt „NS-Belastung und politischer Neuanfang. Die Geschichte des Bundesinnenministeriums und des Ministeriums des Innern der DDR". Bewusst ergänzen die Mitarbeiter die kollektive, datenbankgestütze Erfassung der Karrierewege leitender Mitarbeiter um einen organisatorischen, politisch-administrativen, mentalitäts- und konzeptionsgeschichtlichen Überbau.[24] Auch eine kürzlich publizierte Studie zum Reichsarbeitsministerium zeichnet sich dadurch aus, dass die Behördenstruktur und deren Funktionsweise im NS-Herrschaftssystem wie in der späteren Bundesrepublik grundlegend erarbeitet werden. Die Befunde der Aufarbeitung werden darauf aufbauend eingeordnet und gedeutet. So liegen von den einzelnen Bearbeitern jeweils mehrere Beiträge zu den Untersuchungsfeldern „(1) Behördenstruktur, Personal und institutionelle Konflikte, (2)

[22] Vgl. Thorsten Oppeland, Gerhard Schröder (1910-1989). Politik zwischen Staat, Partei und Konfession, Düsseldorf 2002; Thomas Flemming, Gustav W. Heinamnn. Ein deutscher Citoyen, Biografie, Essen 2014; Horst Möller, Franz Josef Strauß. Herrscher und Rebell, München 2015; Robert Lorenz, Siegfried Balke. Grenzgänger zwischen Wirtschaft und Politik in der Ära Adenauer, Stuttgart 2010.

[23] Vgl. Michael Ruck, Korpsgeist und Staatsbewusstsein. Beamte im deutschen Südwesten 1928 bis 1972, München 1996; Udo Wengst, Staatsaufbau und Regierungspraxis 1948-1953. Zur Geschichte der Verfassungsorgane der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1984; Udo Wengst, Beamtentum zwischen Reform und Tradition. Beamtengesetzgebung in der Gründungsphase der Bundesrepublik Deutschland 1948-1953, Düsseldorf 1988; zur Regelung der Folgen von Krieg und Diktatur, insbesondere über das Ausführungsgesetz zu Art. 131 GG und seine erste Novelle im Kontext der Wiedergutmachungsgesetze für Angehörige des öffentlichen Dienstes, S. 152-252.

[24] Vgl. Wirsching, Abschlussbericht, S. 6.

Politische Handlungsfelder, (3) Expansion, Krieg und Verbrechen sowie (4) das Ministerium nach 1945“ vor.[25]

Abschließend seien Anregungen genannt, die eine Expertise zum Stand und zu Perspektiven der Erforschung von Bundesbehörden im Auftrag der Bundesbeauftragten für Kultur und Medien 2016 identifiziert hat. Demnach ist es ein erstrebenswertes Ziel, die Aufarbeitungsforschung künftig weniger anhand rein institutioneller Raster auszurichten, sondern sie übergreifend thematisch zu orientieren, beispielsweise an Begriffen wie Vertreibung, Zwangsarbeit oder Deportation. Ebenfalls wird auf den potentiellen Erkenntnisgewinn horizontal-institutionenübergreifender Forschungsarbeiten verwiesen. Zudem verspricht der exemplarische Einbezug nachgeordneter Stellen vertiefte Einsichten, aufgrund direkterer Kontakte zur Bevölkerung und von Ermessensspielräumen in der praktischen Auslegung von Gesetzen und Direktiven.[26]

3. Zielsetzung und Aufbau der Vorstudie

Welche Schlussfolgerungen ergeben sich nun für eine adäquate Aufarbeitung des deutschen Verkehrswesens? Zentrales Anliegen ist es, Transformationen, Traditionslinien wie Brüche zwischen dem NS-Regime und den beiden nachfolgenden deutschen Verkehrsministerien umfassend zu erhellen. Hohen Erkenntnisgewinn versprechen Vergleiche zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR, aufgrund ihrer Einbindung in die politisch konkurrierenden Blöcke des Westens und des Ostens sowie der partiellen ideologischen Aufladung des Sachgebiets. Es gilt der Anspruch, das Verständnis für die Funktionsweisen von Diktaturen und der darin agierenden Behörden zu erhöhen. Zugleich soll die Sensibilität für demokratiegefährdende Strömungen und Entwicklungen gestärkt werden.

Auch auf dem Gebiet des Verkehrs rücken in einem ersten Schritt personelle Kontinuitäten und Brüche in den Fokus. Formale NS-Bezüge des leitenden Personals beleuchten Mechanismen und Prinzipien der Personalpolitik von BVM und MfV im Wandel der Zeit und vor dem Hintergrund des jeweiligen gesellschaftlichen Klimas. Der Vergleich beider deutscher Verkehrsressorts ermöglicht die Kontrastierung der Einstellungspraxen. Ferner

[25] Alexander Nützenadel (Hrsg.), Das Reichsarbeitsministerium im Nationalsozialismus. Verwaltung - Politik - Verbrechen, Göttingen 2017, [Rezension in: https://www.hsozkult.de/publicationreview/id/rezbuecher-27959, letzter Zugriff: 01.06.2018].

[26] Vgl. Weise, Behörden, S. 88 f.

kann die Frage beantwortet werden, ob das Handeln der einen Seite, etwa die Wiedereinstellung belasteter Fachkräfte, das Agieren der Anderen beeinflusste? Schließlich, wie die Öffentlichkeit darauf reagierte und welche Interpretationsmuster deren Wahrnehmung prägten.

Jedoch kann es sich bei der gruppenbiografischen Herangehensweise nur um einen Teilansatz handeln. Um zu beantworten, ob sich frühere NS-Bezüge im späteren fachlichen Handeln manifestierten, müssen in einem weiteren Schritt Einzelbiografien exemplarisch erforscht werden. Besonders sind individuelle materiale Belastungen und verantwortliche Leitungsfunktionen zu analysieren. Dies deckt nicht nur die Bedeutung von Karrierewegen zwischen 1933 und 1945 auf, sondern zugleich, ob es sich bei möglichen NS-Bezügen um Opportunismus oder echte Affinität handelte. Ebenso werden Motive und Rahmenbedingungen potentiell verbrecherischen (Verwaltungs-)Handelns offen gelegt. Darüber hinaus wird das Verständnis für das damalige Binnenverhältnis der Mitarbeiter erhöht: Wie arbeitete belastetes und unbelastetes Personal im Alltag miteinander, Personen, die vom Nationalsozialismus profitiert hatten mit jenen, deren Karrierewege aufgrund devianter Einstellungen erschwert worden waren? Welche Rolle spielten Netzwerke und Seilschaften bei der Rekrutierung? Und schließlich: Welchen Denk- und Wahrnehmungsmustern folgten die Akteure über die Zäsuren hinweg und welchen Sinn schrieben sie ihren Handlungen zu? Die Aufarbeitung muss nicht zuletzt den Anspruch erheben, zur weiteren Schärfung und Historisierung des Belastungsbegriffs beizutragen. Bei jedem der genannten Punkte gilt es, den jeweiligen zeitlichen und gesellschaftlichen Prämissen Rechnung zu tragen.

Dies führt drittens zur analytischen Vertiefung sachpolitischer Entwicklungen und dem Umgang mit politischen wie ideologischen Altlasten. Umfassender als auf der personellen Ebene wird nach der Funktion der Ministerien und Verkehrseinrichtungen innerhalb des jeweiligen politischen Systems gefragt und wie sie ihrerseits auf dieses zurückwirkten. Die Betrachtung von Transformationen bezieht sich auf die administrative und organisatorische Einbindung, auf wirtschaftliche, politische respektive herrschaftssichernde Aufgaben und die damit verbundenen Implikationen. Exemplarisch kann die Praxis der SED genannt werden, dem Verkehrswesen durch die Umsetzung kommunistischer Prinzipien eine zentrale Bedeutung zuzuschreiben, im „Kampf um Frieden und Einheit“, bei der „Hebung des politischen und ideologischen Niveaus“ und allgemein für die sozialistische Erziehungsarbeit. Dies geschah ganz bewusst nicht nur in der postulierten Absicht, die eigene „faschistische

Vergangenheit“ zu überwinden, sondern in dezidierter Frontstellung zu den kapitalistischen und nach wie vor als faschistisch erachteten westlichen Klassengegnern.[27]

Im Rahmen dieser Zielsetzung müssen die behördenspezifischen Strukturentwicklungen berücksichtigt werden. Eine Besonderheit des deutschen Transportwesens liegt darin, dass weder das BVM noch das MfV auf eine Vorgängerinstitution zurückblicken konnten, die ähnlich wie sie nach 1949/54, die Hoheit über sämtliche Verkehrsträger erlangt hatte. Hinzu kommt, dass diese Fragmentierung des deutschen Verkehrssystems vor 1945, keineswegs ausreichend erforscht ist – weder strukturell, geschweige denn nach Kriterien von Aufarbeitung. Bis heute existieren keine Nahtstellen für Studien, die Kontinuitäten und Brüche gegenüber dem Nationalsozialismus in den Blick nehmen. Diese Grundlagen müssen somit erarbeitet werden.

Gewiss bestand das RVM nach seiner Gründung 1919 über die Zäsur von 1933 formal weiter. Jedoch erfolgte im Laufe der nächsten zwölf Jahre eine sukzessive Beschneidung des ministeriellen Verantwortungsbereichs, was als fortschreitende Gleichschaltung des Verkehrssektors verstanden werden muss. Dies manifestierte sich in der Ausgliederung des Reichsluftfahrministeriums (RLM) oder in der weitgehenden Übernahme des Straßen(bau)wesens durch Fritz Todt, Namensgeber und Gründer der gleichnamigen Organisation (OT). Diese zog während des Krieges weitere infrastrukturelle und rüstungswirtschaftliche (Bau-)Befugnisse an sich. Durch die Einsetzung von Generalinspektoren, Reichskommissaren und Sonderbevollmächtigten in den Ressorts Wasser und Energie oder See- und Binnenschifffahrt ergaben sich aufgrund ihrer immediaten Stellung mit direkter Weisungsbefugnis durch Hitler teils unübersichtliche Zuständigkeitsgeflechte. Im Einklang mit den charakteristischen polykratischen NS-Herrschaftsprinzipien förderte dieses System einen Stil persönlichen und unbürokratischen Verwaltungshandelns. Dadurch wurden überkommene Hierarchien und Verantwortungsbereiche verzerrt. Kooperationsnotwendigkeiten und die Überlagerung von Befugnissen mit der Rüstungswirtschaft, Dienststellen der Wehrmacht und der Besatzungsverwaltungen während des Krieges verstärkten diese Tendenzen. Ebenfalls darf weder die Personalfluktuation zwischen den weiterexistierenden und den neu eingerichteten Dienststellen vernachlässigt werden, noch die Tatsache, dass Mitarbeiter aus allen Bereichen in den nachfolgenden deutschen Ministerien anzutreffen waren.

[27] Vgl. BArch, DM 1/2006, Protokolle der Arbeitstagungen des Ministeriums für Verkehr zur Auswertung der Verkehrsarbeit im ersten Quartal 1952, hier: Protokoll der Arbeitstagung des MfV - Abtl. Allgemeine Verwaltung - am 28. April 1952 im Kultursaal des Ministeriums.

Die bloße Gegenüberstellung beider Nachkriegsministerien mit dem Reichsverkehrsministerium bedeutet somit eine unzulässige Verengung des Untersuchungsrasters. Hinzu kommt, dass das RVM im Rahmen verbleibender Kompetenzen durchaus untersuchungswürdige Maßnahmen verfolgte: So zum Beispiel eine dezidiert antijüdische Politik im Kraftfahrressort „Spedition und Lagerei", die auf die schnellstmögliche Entlassung der jüdischen Angestellten durch die nichtjüdischen Spediteure zielte.[28]

Die Untersuchung der segregierenden Tendenzen im Verkehrssektor unter den besonderen Regierungsbedingungen des Nationalsozialismus stellt gewiss eine Herausforderung dar. Im Kontext von Aufarbeitung kann dies jedoch als gewinnbringende Chance gesehen werden. Die holistische und sachorientierte Annäherung anhand des Begriffes „Verkehr", die Frage nach koordinierenden Stellen und damit verbundenen Praktiken und Intentionen von Herrschaft, löst eine ganze Reihe oben genannter Forderungen ein: Bisher einengende, vornehmlich institutionell ausgerichtete Blickwinkel, müssen durch umfassendere inhalts- und handlungsorientierte Zugänge erweitert werden. Dies erhöht den Erkenntnisgewinn und ermöglicht zudem Vergleiche zwischen vertikalen, horizontalen und diagonalen Hierarchieebenen. Letztlich erwächst daraus eine Infrastrukturanalyse des Nationalsozialismus im doppelten Wortsinn: Weil sich in der organisatorischen Fragmentierung typische Muster der NS-Machtausübung widerspiegeln, lässt sich nicht nur aufzeigen, wie Verkehr beherrscht oder mit ihm geherrscht wurde. In ungekannter Plastizität offenbart sich darüber hinaus, wie Herrschaft im „Dritten Reich" generell ausgeübt wurde und sich tagtäglich manifestierte.[29]

Bedauerlicherweise hat die Forschung bislang die analytischen Vorzüge des Verkehrs trotz seiner enormen soziokulturellen Mobilisierungsfunktion, seinem Potential für transnationale Betrachtungen oder der generellen Bedeutung von Transport, Mobilität, Kommunikation, Transfer und Austausch vernachlässigt. Dies gilt auch für die allgemeine Aussagefähigkeit über Herrschaftsmechanismen, ablesbar an der generellen Tendenz von Diktaturen, die staatliche Kontrolle über Bewegungsradien, Freizügigkeit und Transportkapazitäten deutlich auszuweiten.[30]

---

[28] Vgl. BArch, R 5/8982, Vereinbarung zwischen Reichsverkehrsministerium, Deutscher Arbeitsfront (DAF) und der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei vom Januar 1938.

[29] Als Beispiel für das Machtpotential des Verkehrswesens könnte die verheißende und Sozialkonflikte nivellierende Funktion des organisierten Massenreisens durch KdF angeführt werden, für den Zeitraum ab September 1939 wiederum die zentrale Funktion im Kontext der militärischen Expansion.

[30] Vgl. Ralf Roth, Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte, in: Ralf Roth / Karl Schlögel (Hrsg.), Neue Wege in ein Neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt 2009, S. 47-59, insbes. S. 56.

Warum eine Aufarbeitung der beiden Ministerien nach den genannten Kriterien lohnt, zeigt auch die organisatorische Entwicklung des Verkehrswesens. Der folgende Blick auf die Fragmentierung der Verkehrsträger im Nationalsozialismus soll beurteilen helfen, in welchem Umfang hier noch Grundlagen erarbeitet werden müssen. Daran schließt ein kurzer Überblick über Entstehung und Entwicklung der beiden deutschen Verkehrsministerien an. Als exemplarischer Ausblick auf das gruppenbiografische Segment der Hauptstudie wird ein Teil des leitenden Personals des BVM hinsichtlich formaler NS-Bezüge analysiert. Für die mögliche Darstellung vertiefter Karrierewege ist im Rahmen dieser Vorstudie zugleich die personenbezogene Quellenbasis zu prüfen. Neben der Betrachtung der organisatorischen Verzahnung wird ein Eindruck von der Personalfluktuation zwischen den verkehrsrelevanten Institutionen innerhalb des NS-Regimes einerseits, sowie zwischen diesem und den nachfolgenden Ministerien andererseits, vermittelt.

Resultierend aus einem analytischen Fazit werden anschließend die Teilstudien vorgestellt, die für eine gewinnbringende Aufarbeitung des RVM und MfV notwendig sind. Hier werden sowohl der jeweilige Forschungsstand und die Aktenlage, als auch potentielle Untersuchungsfelder, Überlegungen zum Aufbau sowie zur wechselseitigen Ergänzung und Abgrenzung der Studien, berücksichtigt

II. Strukturelle Entwicklungen im Verkehrswesen und dessen nationalsozialistische Durchdringung durch Segmentierung bis 1945

1. Institutionelle Diskontinuität zwischen RVM, BVM und MfV

Die institutionelle Diskontinuität zwischen dem BVM und dem MfV gegenüber dem Reichsverkehrsministerium und den weiteren Institutionen, die während der Zeit des Nationalsozialismus das Transportwesen bestimmten, beeinflusst erheblich Analysen, die auf „Vergangenheitsbewältigung“ zielen. Zentrale Aspekte der organisatorischen Entwicklung dieser Einrichtungen werden im Folgenden vorgestellt. Dabei gilt es stets mitzudenken, dass ein nicht unbeträchtlicher Teil des Personals zwischen den Behörden ausgetauscht und unter den später zentralisierten Dächern von BVM und MfV wieder eingesetzt wurde. Für das Verständnis der Funktion der Verkehrsträger – insbesondere während des Krieges und im Kontext von Besatzungsherrschaft, Deportation und Kriegsverbrechen – ist die Kooperation zwischen diesen Institutionen von besonderer Bedeutung; darüber hinaus mit Einrichtungen, die vornehmlich außerhalb des Verkehrsressorts operierten. Zudem muss auf Zusammenhänge zwischen struktureller Entwicklung und ideologischer Durchdringung aufmerksam gemacht werden. Hierzu zählen unter anderem die wachsende Überschneidung von Sachgebieten und die damit verbundene Segmentierung von Autorität.

1.1 Verkehrswesen, Ministerium und Reichbahn bis 1937

Die spätere Fragmentierung des deutschen Verkehrswesens, wie auch der langlebige Sonderstatus der Eisenbahn als dessen wichtigster Träger, blicken auf historische Traditionen zurück. Bereits die erste gesamtdeutsche Verfassung vom 16. April 1871 schrieb ein starkes föderalistisches Prinzip auf dem Sektor fest. Während das Reich lediglich Aufsichts- und Gesetzgebungskompetenzen hinsichtlich Seeschifffahrt, Eisenbahnwesen und Binnenschifffahrt beanspruchte, verblieb die Ausführung nahezu vollumfänglich bei den Gliedstaaten. Bei der Eisenbahn teilten sich Bundesrat und Kanzler die reichsweiten Aufsichtsrechte. Letzterer konzentrierte seine Kompetenzen ab Juni 1873 in einem eigens eingerichteten Reichseisenbahnamt. Die übrigen Verkehrsaufgaben des Kanzlers verblieben in seinem unmittelbaren Geschäftsbereich, der ab 1879 als „Reichsamt des Innern“ firmierte.

Eine einheitliche Verkehrspolitik konnte das Reich aufgrund des anhaltenden Dualismus und der starken Stellung der Länder bis zum Ende des Ersten Weltkrieges nicht entwickeln.[31]

Mit der Gründung des ersten deutschen Reichsverkehrsministeriums am 30. Oktober 1919 unter Johannes Bell und der Vereinigung der Ländereisenbahnen zur „Reichseisenbahn" strebte die Weimarer Nationalversammlung eine Stärkung der Zentralgewalt an. Die einheitliche Zusammenfassung der Verkehrsaufgaben hielt allerdings nur bis Ende des Jahres 1924, da im Oktober das Kernelement der Eisenbahn, namentlich die operative Verwaltung, selbständig wurde.[32] Bereits am 12. Februar 1924 fielen mit der Schaffung des „Unternehmens Deutsche Reichsbahn" das Mitwirkungsrecht von Reichstag und Reichsrat für die Bewilligung der Haushaltsmittel. Den Hintergrund lieferten anhaltende Finanzschwierigkeiten infolge des verlorenen Krieges und die Absicht, der Bahn zur Bewältigung wichtiger Investitionen das Verfügungsrecht über die eigenen Mittel einzuräumen. Im Zuge der alliierten Reparationsforderungen und dem Dawes-Plan vom 16. August 1924 wurden Vermögen und Erträge der Reichsbahn verpfändet. Dies führte am 11. Oktober 1924 zur Errichtung der Deutschen Reichsbahngesellschaft als vom Reich losgelöste juristische Person. Deren Leitung lag fortan bei einem Vorstand und einem Verwaltungsrat als entscheidendem Organ. Dies kam einer Trennung von Betriebsführung und staatlicher Aufsicht gleich: das Reichsverkehrsministerium trug zwar sämtliche Eisenbahnangelegenheiten im Parlament vor und behielt gewisse Aufsichtsrechte, doch der Generaldirektor durfte dem Ministerium nicht angehören.[33]

Mit dem Machtwechsel im Januar 1933 änderte sich am formalen Status der Reichsbahn zunächst nichts. Dennoch sind die folgenden vier Jahre, bis zur Wiedereingliederung der Eisenbahn unter die Hoheit des Verkehrsministeriums, als eine Zeitspanne des „völkischen Umbaus" und der „Nazifizierung" der Reichsbahn zu charakterisieren.[34] In dieser Phase verfochten die neuen Machthaber eine antijüdisch-rassistische Personalpolitik und die Einführung nationalsozialistisch geprägter wirtschafts- und kulturpolitischer Prinzipien. Dieser Prozess war durch den taktischen Kompromiss zwischen Hitler und Generaldirektor Julius Dorpmüller begleitet, der auf die Aussöhnung zwischen NS-Ideologie und Konservatismus zielte. Letzterem bescherte dies den Beinamen „Hindenburg der

[31] Vgl. Josef Morsbach, Das Bundesministerium für Verkehr. Ämter und Organisationen der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1971, S. 8 f.
[32] Vgl. Alfred Gottwaldt / Diana Schulle, „Juden ist die Benutzung von Speisewagen untersagt". Die antijüdische Politik des Reichsverkehrsministeriums zwischen 1933 und 1945, Berlin 2007, S. 19 ff.; Alfred C. Mierzejewski, The mostvaluable Asset of The Reich. A History of the German National Railway, Vol. 2 1933-1945, The University of North Carolina Press, p. xi ff.;
[33] Vgl. Morsbach, Verkehr, S. 11 f.
[34] Vgl. Mierzejewski, Asset, p. 20 f.

Reichsbahn“.[35] Während Dorpmüller die administrative und betriebstechnische Selbstverwaltung verteidigte, erlangte die NSDAP weitgehenden Einfluss auf die Personalpolitik zum Zwecke der ideologischen Durchdringung des Unternehmens. Während der Generaldirektor das neue Regime im wachsenden Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrsträgern auf die eigene Seite zu ziehen suchte, war diesem – vor allem im Kontext von Aufrüstung und Kriegsvorbereitung – mehr an der Instrumentalisierung der Bahn gelegen. So wurde bereits in den frühen 30er Jahren der Grundstein für eine kumulierende Radikalisierung der Reichsbahn gelegt, die immer offener den „atavistischen Endzielen des Regimes“ diente und sich selbst zum „Transporteur der Tyrannis“ machte.[36] Einige entscheidende und sichtbare Wegmarken dorthin waren die Einführung des Deutschen Grußes, die bereitwillige Annahme des Gesetzes zum Berufsbeamtentum – obwohl es sich eben nicht um eine Reichsbehörde handelte – die widerstandslose Umsetzung der Nürnberger Gesetze oder die willkommene Einführung eines politischen Überwachungsdienstes.[37]

In organisatorischer Hinsicht entscheidend war letztlich die Wiedereingliederung der Reichsbahn in die Ministerialverwaltung. Nachdem Hitler bereits am 30. Januar 1937 den amtierenden Reichspost- und Reichsverkehrsminister Paul Freiherr von Eltz-Rübenach entlassen und die Personalunion in der Leitung beider Ministerien beendet hatte, wurde am 10. Februar 1937 das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn erlassen. Ab diesem Zeitpunkt verwaltete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft unter dem neuen Namen „Deutsche Reichsbahn“ das staatliche Reichseisenbahnvermögen – zusätzlich zu ihrem bisherigen Gesellschaftsvermögen als vereinigten Sonderfond des Reiches. Julius Dorpmüller wurde als Generaldirektor der Reichsbahn zugleich neuer Reichsverkehrsminister, die Dienststellen des Unternehmens wurden wieder zu Reichsbehörden.[38] Wilhelm Kleinmann, Stellvertreter des Generaldirektors, wurde ebenfalls in Personalunion zum Staatssekretär berufen. Im August 1937 wurde zudem die Personalabteilung (E) zu einem eigenen Ressort im Vorstand der Reichsbahn erhoben. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten insbesondere zwei selbständige Gruppen innerhalb des

[35] Vgl. Klaus Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945, in: Lothar Gall/ Manfred Pohl, Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, S. 172.

[36] Ebd., S. 175 f.

[37] Vgl. Mierzejewski, Asset, p. 11-24; Hildebrand, Reichsbahn, S. 165-208.

[38] Vgl. BArch, R 5/6568, Hausnachrichten der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums: Geschäftsanweisung für die Leitung der Deutschen Reichsbahn durch die Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, gültig ab 16. Februar 1937, Schreiben der Gruppe A des Reichsverkehrsministeriums betreffs Abwicklung der laufenden Geschäfte der bisherigen Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums vom 25. Februar 1937; Ferner: Alfred Gottwaldt / Diana Schulle, „Juden ist die Benutzung von Speisewagen untersagt“. Die antijüdische Politik des Reichsverkehrsministeriums zwischen 1933 und 1945, Berlin 2007, S. 39 f.;

Ministeriums, die Staatssekretär Kleinmann direkt unterstanden, eine politische Aufwertung erfahren: Die Gruppe L (Landesverteidigung und Eisenbahnwehrmachtliche Angelegenheiten) wurde unter Friedrich Ebeling zunehmend in Rüstungs- und Aufmarschpläne eingebunden, wohingegen die Allgemeine Gruppe (A) unter Theodor Kittel den Propagandadienst und die NS-Personalpolitik umsetzte.[39]

Es ist zwar anzunehmen, dass die Ideologisierung bei den anderen Verkehrsträgern in analoger Manier voranschritt, jedoch bleibt die genaue Klärung durch die Hauptstudie abzuwarten. Trotzdem kann ein Blick auf die grobe strukturelle Entwicklung voraus geworfen werden. Die Wasserstraßen unterstanden genau wie die Eisenbahn bis Ende des Ersten Weltkrieges den Gliedstaaten des Reiches. Die Weimarer Verfassung überführte jene Wasserstraßen, die dem allgemeinen Verkehr dienten, zusammen mit den Seezeichen in die Hoheit des Reiches. Allerdings gelang es auf Reichsebene nicht, eine eigene Wasserstraßenverwaltung aufzubauen, da sich ein andauernder Kompetenzstreit mit den Ländern um Belange und Interessen der Wasserwirtschaft entwickelte. Auch der Staatsvertrag vom 29. Juli 1921, der den Übergang der Wasserstraßen auf das Reich regeln sollte, änderte daran nichts. Vielmehr wurde eine Sonderform der Kooperation zwischen Reichs- und Länderbehörden initiiert, weil das Reich dazu überging, seine Verwaltungsanliegen auftragsweise durchzusetzen. Zur Umsetzung länderübergreifender Bauvorhaben wurden Gesellschaften bürgerlichen Rechts unter Führung des Reiches gegründet, die Spannungen jedoch blieben. Diese konflikthafte Situation wurde vorübergehend durch das NS-Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 gemildert, indem die Landesregierungen samt ihrer Hoheitsrechte pauschal dem Reich untergeordnet wurden.[40]

Die Aufgaben des Reiches im Ressort See- und Binnenschifffahrt wiederum wanderten im Jahr 1879 vom Reichskanzleramt zum Reichsamt des Innern und von dort gegen Ende des Jahres 1917 zum Reichswirtschaftsamt, das die Hoheiten als Reichswirtschaftsministerium in der Weimarer Republik zunächst weiter führte. Dies hatte zur Folge, dass die Kompetenzen des Binnenschiffsverkehrs erst nach heftigen Kontroversen am 1. April 1924, jene der Seeschifffahrt sogar erst am 26. Mai 1926, per Kanzlererlass auf das Verkehrsministerium übergingen. Weitere organisatorische Änderungen wurden nach Beginn des Zweiten Weltkrieges vorgenommen.[41]

---

[39] Vgl. Gottwaldt, Speisewagen, S. 42 f.

[40] Vgl. BArch, R 5/8871, Umsetzung des Gesetzes zum Neuaufbau des Reiches im Geschäftsbereich des Reichsverkehrsministeriums, Denkschrift „Das Führerprinzip im Verkehrswesen“ vom 12. April 1934, Anordnung für das Verkehrsgewerbe vom 17. Juli 1934; ferner: Morsbach, Verkehr, S. 12 f.

[41] Die genannten Regelungen beinhalteten zudem das Reichskommissariat für Schiffsvermessung, das Reichsoberseeamt und die Deutsche Seewarte. Vgl. Morsbach, Verkehr, S. 18 f.

Die erste verfassungsrechtliche Regelung zum Flugwesen datiert aus der Weimarer Republik. Das bereits im Dezember 1918 gegründete Reichsluftamt wurde samt der Kraftfahrangelegenheiten, die es inzwischen übernommen hatte, in das neu errichtete Reichsverkehrsministerium eingegliedert. Die Ausführungsbestimmungen zum Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 wurden allerdings erst im Juli 1930 konkretisiert. Dadurch waren die Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt fortan zwischen Reich und Ländern geteilt, mit Ausnahme der Flugsicherung, die seit 1927 allein beim Reichsverkehrsministerium lag. Grundlegende Änderungen traten mit Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft ein. Bereits am 2. Februar 1933 wurden alle diesbezüglichen Aufgaben des RVM einschließlich der Luftschutzaufgaben an Hermann Göring als Reichskommissar für die Luftfahrt übergeben. Dieser stand ab 5. Mai 1933 dem neu gegründeten Reichsluftfahrtministerium vor. In der Folgezeit vereinigte er in Personalunion unter anderem die Posten des Reichsluftfahrtministers, des Obersten Befehlshabers der Luftwaffe (Mai 1935) und des Beauftragten für den Vierjahresplan (Oktober 1936).[42] Zusammen mit der Vermengung ziviler und militärischer Aufgaben sowie der typischen NS-Ämterakkumulation zeichnete sich die spezifische Überlagerung klassischer Hoheitsgebiete des Verkehrs, der Wehrmacht und der (Rüstungs-)Wirtschaft ab, die sich während des Krieges deutlich intensivierte. Unabhängig davon, dass dies aus Sicht des Reichsverkehrsministeriums als Kompetenzbeschneidung wahrgenommen wurde, folgte daraus stets der Zwang, neue Formen beidseitiger Kooperation zu finden. Dies galt insbesondere in den zahlreichen Fällen, wo Sach- und Aufgabengebiete nicht klar getrennt wurden, sondern sich fortan überschnitten.

1.2 Kompetenzverlust und Konzentration auf Kernaufgaben der Eisenbahn bis Mai 1945

Die Entwicklungen nach 1937, insbesondere während des Krieges, gestalteten sich aus der Perspektive des Reichsverkehrsministeriums in struktureller wie sachpolitischer Hinsicht ambivalent. Mit der Ausweitung des deutschen Herrschaftsraumes und der Logistik für Wehrmacht und Rüstung stiegen die Verkehrsaufgaben einerseits enorm an. Andererseits drückte sich dies kaum in einem adäquaten Zuwachs der Befugnisse des RVM aus. Vielmehr wurde die ministerielle Autorität aufgrund Drucks verschiedenster Stellen der NS-Führung

[42] Vgl. Ebd., S. 20 f.

weiter sukzessive beschnitten. In erster Linie betraf dies die Bereiche Wasserstraßen, Seefahrt und Kraftfahrwesen. Lediglich im Kernbereich der Eisenbahn wurden Zuständigkeiten punktuell erhöht, jedoch nicht selten, ohne andernorts wieder eingeschränkt zu werden. Ein Großteil der organisatorischen und hoheitsrechtlichen Veränderungen steht im Zusammenhang mit der ersten Phase des deutschen Überfalls auf die Sowjetunion und der Transportkrise im Winter 1941/42. Angesichts des Scheiterns der Blitzkriegsstrategie, die einen besonderen Schwerpunkt auf das Kraftfahrwesen gelegt hatte, erhielt die Bahn just zu einem Zeitpunkt wieder wachsende Aufmerksamkeit seitens der militärischen Planer, da sie an den ungewohnten klimatischen Bedingungen und der ungeheuren Aufgabenlast zu scheitern drohte. Zudem wandelte sich in der Folgezeit die Rolle des RVM im Wirtschaftsimperium des neuen Rüstungsministers Albert Speer. Mit der Intensivierung der alliierten Luftangriffe wiederum mussten neue Ressourcen erschlossen werden, um die Verkehrsinfrastruktur am Laufen zu halten.[43]

Umfassende interne Veränderungen sowie erste Einbrüche durch andere Reichsbehörden erfolgten bis Sommer des Jahres 1940. Zuvor hatten sich bereits im ersten Kriegswinter Tendenzen der Überlastung bei der Reichsbahn und Mängel bei der Binnenschifffahrt wie im Straßenverkehrswesen gezeigt. Am 1. März 1940 übernahm Generalmajor Adolf Schnell, als Generalbevollmächtigter für das Kraftfahrwesen im Vierjahresplan, in Personalunion und mit besonderen Vollmachten ausgestattet, die Kraftfahrabteilung des RVM. Dies erhöhte letztlich die Möglichkeiten zur Einflussnahme durch Hermann Göring und durch die Kriegswirtschaft. Die Abteilung Seeschifffahrt erhielt im Mai 1940 der neue Unterstaatssekretär und Marineadmiral Paul Wülfing von Ditten. Seine Aufgabe war es, die Binnenschifffahrt zu entlasten und die Verbindungen mit der Kriegsmarine zu verbessern. Schließlich wurden die Oberbetriebsleitungen der Deutschen Reichsbahn ab 1. April 1940 zu Generalbetriebsleitungen (Gbl) ausgebaut, wobei die Gbl Ost wegen ihrer besonderen Bedeutung das Hauptwagenamt des Reichsbahn-Zentralamts erhielt.[44]

Eine einschneidende Veränderung für das Reichsverkehrsministerium bedeutete die Einsetzung Fritz Todts als Generalinspektor für Wasser und Energie per Erlass vom 27. Juli 1941. Todts Apparat, im Rang einer obersten Reichsbehörde, erhielt alle Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft und der Wasserstraßen. So unter anderem beim Bau und Unterhalt der Wasserstraßen und Häfen, beim Betrieb der Wasserstraßen, soweit diese nicht für den Schiffsverkehr relevant waren, aber auch im Behörden- und Personalapparat der

[43] Vgl. Magnus Brechtken, Albert Speer. Eine deutsche Karriere, München 2017, S. 153-205.
[44] Vgl. Gottwaldt, Speisewagen, S. 60-62.

Reichswasserstraßenverwaltungen. Dem RVM verblieben die „allgemeine Verkehrspolitik“ für Häfen und Wasserstraßen und die Betriebshoheit, sofern sie für den Verkehr notwendig war.[45] Der Vorgang ist für die Beurteilung der weiteren Entwicklung von Bedeutung, weil darin die fortschreitende Verzahnung von Aufgaben des Verkehrswesens und der Kriegswirtschaft zum Ausdruck kommt. Durch die Personalunion Todts als Reichsminister für Bewaffnung und Munition (1940) sowie als Generalinspekteur für das Straßenwesen (1933) erhielt dieser Prozess zusätzliche Virulenz.

Die Initiative des Reichsmarschalls Hermann Göring vom Januar 1942, einen Reichskommissar für die See- und Binnenschifffahrt zu bestellen, wehrte das RVM zunächst erfolgreich ab. Der Entwurf eines Führererlasses sah vor, dass der Reichskommissar seine Weisungen direkt vom Beauftragten für den Vierjahresplan erhalten sollte und vornehmlich die gesteigerte Bereitstellung von Transportraum und den „Wiederaufbau der See- und Binnenschifffahrt sicherzustellen“ hatte. Sowohl das zuständige Referat im RVM wie auch der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Erich Raeder, setzten sich für den einheitlichen Verbleib von Schaffung, Erhaltung und Betrieb der Verkehrsmittel beim Ministerium ein, da bisherige Versäumnisse lediglich auf Benachteiligungen bei der zentralen Rohstoffzuteilung zurückzuführen seien.[46]

Trotz Ablehnung des Vorschlags durch die Reichskanzlei im März 1942 wurde im Mai – nun unter Ausklammerung der Binnenschifffahrt – ein Reichskommissar für die Seeschifffahrt eingesetzt. Hitler beauftragte per Erlass vom 30. Mai 1942 den Hamburger Gauleiter und Reichsstatthalter Karl Kaufmann mit der „einheitlichen Planung der Seetransporte entsprechend den Notwendigkeiten der Kriegführung und der Kriegswirtschaft“ sowie mit der planmäßigen Beschaffung von Transportraum.[47]

Die Führerweisungen vom 4. und 23. Januar 1942 erhöhten dagegen vor dem Hintergrund der militärischen Krise im Osten die Autorität des Reichsverkehrsministeriums gegenüber der

[45] Vgl. BArch, R 5/121, Geschäftsverteilung auf dem Gebiet der Wasserstraßen zwischen RVM und G.I.: Ergebnis der Aussprache beim Herrn Minister in Gastein am 1. September 1941, Schreiben des Reichsverkehrsministers an die Behörden und Dienststellen der Reichswasserstraßenverwaltung: Bekanntmachung über die Zuständigkeiten des Generalinspektors für Wasser und Energie und des Reichsverkehrsministeriums vom 24. September 1941, Mitteilung des Reichsverkehrsministers vom 3. Oktober 1941 zum Übergang der Geschäfte der Wasserstraßenverwaltung auf den Generalinspektor für Wasser und Energie; ferner: Morsbach, Verkehr, S. 14.

[46] Vgl. BArch, R 5/39, Schreiben der Reichskanzlei an den Reichsverkehrsminister vom 19. Januar 1942, Entwurf eines Führererlasses über die Bestellung eines Reichskommissars für die See- und Binnenschifffahrt vom Januar 1942, Antwortschreiben des Seeschifffahrtsamtes im Reichsverkehrsministerium vom 22. Januar 1942, Stellungnahme Erich Raeders vom 23. Januar 1942, Schreiben der Reichskanzlei an Hermann Göring vom 15. März 1942.

[47] Vgl. BArch, R 5/121, Schreiben der Reichskanzlei an den Reichskommissar für die Seeschifffahrt vom 30. Mai 1942, in Abschrift Erlass des Führers vom 30. Mai 1942 über die Einsetzung eines Reichskommissars für die Seeschifffahrt.

Wehrmacht und dem Beauftragten für den Vierjahresplan. Die „Operationsabteilung Ost“ wurde als „Zweigstelle Ost“ dem RVM unterstellt. Damit vereinigte die Behörde erstmals nahezu den gesamten Schienentransport und alle Eisenbahnabteilungen im östlichen Besatzungsgebiet unter ihrem Verantwortungsbereich, bis hin zu den militärischen Transportabteilungen der rückwärtigen Kampfgebiete. Außerdem erhielt das Reichsverkehrsministerium das Recht, Material, Personal und Transportmittel im militärisch und zivil verwalteten besetzten Gebiet zu beschlagnahmen. Der Erlass vom 23. Januar beinhaltete entsprechende Regelungen für die besetzten Westgebiete.[48] Allerdings blieben die erhofften Verbesserungen im Transportwesen hinter der Realität zurück. Parallel zu dieser Entwicklung trat Albert Speer die Nachfolge von Fritz Todt als Leiter der OT, als Generalinspekteur des Straßenwesens und Reichsminister für Bewaffnung und Munition (RMfBuM) respektive als Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion (RMfRuK) an. Indem er Hitler davon überzeugte, die Transportkrise drohe auf die Rüstung überzugreifen, initiierte Speer neben Personalwechseln weitere Reformen im Verkehrswesen. Am Ende stand eine deutlich gesteigerte Aktivität der Speer unterstellten Dienststellen auf dem Verkehrssektor, bisweilen mit Eingriffs- oder zumindest Einflussmöglichkeiten auf die Geschäftsbereiche des RVM. Die Bankrotterklärung Dorpmüllers, verbunden mit der Bitte, Speer als „Transportdiktator“ einzusetzen, wie auch die Berufung Albert Ganzenmüllers zum Staatssekretär auf Vorschlag Speers, sind hierfür symptomatisch. Das Gleiche gilt für die Gründung einer Zentralverkehrsstelle im Juni 1942 durch den Rüstungsminister. Unter der Leitung von Ernst Emrich strebte diese eine bessere Koordinierung von Wirtschaftstransporten an.[49] Auf Grundlage der Neujustierung wurden in der Folgezeit gewisse Autoritäten des Reichsverkehrsministeriums abermals erhöht: beispielsweise im Herbst 1942 mit der Übertragung von Organisation und Aufsicht der Reichsbahn bei der bisherigen Staatsbahn im Generalgouvernement (Gedob) per Führerweisung. Mit einer straffen einheitlichen Leitung sollte der reibungslose Nachschub für die Front und der Abtransport geraubter Wirtschaftsgüter aus dem Osten sichergestellt werden.[50] Im Herbst 1944 schließlich erhielt das RVM das Verfügungsrecht über sämtliche Fahrzeuge in ihrem Einflussbereich für eine verstärkte Zusammenfassung aller Verkehrsmittel.[51]

[48] Vgl. BArch, R 5/2085 und R 2/31653: Führererlasse vom 4. und 23. Januar 1942; Ferner: Mierzejewski, Asset, p. 101 f.
[49] Vgl. Mierzejewski, Asset, p. 101-110.
[50] Vgl. BArch, R 2/23495, Führerweisung vom 31. Oktober 1942.
[51] Vgl. BArch, R 3/1987, Führerweisung vom 15. September 1944.

1.3 Reichsautobahnbau und die Entwicklung der Organisation Todt (OT) in ihrem Verhältnis zu RVM und RB

Das Straßenwesen und die Organisation Todt verdienen eine gesonderte Betrachtung, weil deren Gründung weitreichende Folgen für die Funktion des immer komplexeren Verkehrssystems innerhalb des NS-Herrschaftsgefüges hatte. Mit der Berufung Fritz Todts zum Generalinspektor wurden ab dem Jahr 1933 zentrale Bauaufgaben aus der ministeriellen Zuständigkeit von RVM und RB gelöst und auf einen führenden Exponenten des Nationalsozialismus übertragen.[52] Die Errichtung des Westwalls 1938 initiierte die Entstehung der OT und ihr Chef erlangte qua Funktion den Status eines „Bauministers". Als solcher sah er mit der Erfüllung seiner Aufgaben mehr eine Transport-, als eine Baufrage verbunden.[53] In den folgenden Jahren blieben Erweiterung und Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur Kernaufgaben der OT, nebst Aufträgen für Rüstung und Wehrmacht. Da auch RVM und RB parallel mit Wirtschaft und Militär kooperierten, wird das Bild des deutschen Verkehrswesens im Nationalsozialismus mit der Funktion Fritz Todts und seiner Organisation erst vollständig. Obgleich die OT eigenständig war, stellte sie im komplementären Zusammenspiel mit RVM und RB die logistischen Grundlagen für Eroberung, Ausbeutung und Genozid bereit. Dies gilt für Brückenreparaturen und Gleisausbesserungen zur Verlegung von Truppen, für Zwangsarbeit, für den Raub von Rohstoffen und Nahrung, für den Bau von Arbeits- und Vernichtungslagern oder für Deportationen.[54] In ihrer Gänze manifestierten sich Verflechtung und Kooperation weniger

[52] Vgl. Alan S. Milward, Fritz Todt als Minister für Bewaffnung und Munition, in: VfZ (14/1966), S. 44 f.: Todt war bereits im Jahr 1922 der NSDAP beigetreten. Zudem war die Organisation Todt mit Ausnahme der Hitlerjugend die einzige NS-Organisation, die den Namen einer Person aus der Führungsriege trug.

[53] Todts offizielle Position beim Westwallbau lautete „Bevollmächtigter für die Regelung der Deutschen Bauwirtschaft", vgl. BArch, R 50-I/1a, Zusammenfassende Darstellung der Geschichte, Organisation und Funktion der OT sowie deren Rolle in der Kriegsvorbereitung und Führung, Angefertigt 1950 von Xaver Dorsch für die alliierte Historische Division; zum Quellen- und Interpretationswert kriegsgeschichtlicher Abhandlungen für die Historical Division der U.S. Army vgl.: Esther-Julia Howell, Von den Besiegten lernen? Die kriegsgeschichtliche Kooperation der U.S. Armee und der ehemaligen Wehrmachtselite 1945-1961, München 2016; Ferner: Hildebrand, Reichsbahn, S. 223.

[54] Vgl. bzgl. Bauaufgaben der OT für die Wehrmacht: Franz W. Seidler, Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht 1938-1945, Koblenz 1987; bzgl. der Ausbeutung insbesondere der russischen Bevölkerung im Kontext der sogenannten Hungerstrategie und dem Zusammenwirken der Verkehrsträger bei der Erschließung von Rohstoffquellen: Christian Hartmann / Johannes Hürter, (u.a. Hrsg.), Verbrechen der Wehrmacht. Bilanz einer Debatte, München 2005; BArch, R 50 I/1a, Beschreibung und Dokumente über den Einsatz von OT und RB zur Erhöhung der Fördermengen in Bergbaubetrieben in Italien und Rumänien; zum Themenfeld Holocaust, Zwangsarbeit und Infrastruktur: Marc Bartuaschka (Hrsg.), Nationalsozialistische Lager und ihre Nachgeschichte in der Stadtregion Jena. Antisemitische Kommunalpolitik – Zwangsarbeit – Todesmärsche, Köthen 2015; Karola Frings, Krieg, Gesellschaft und KZ: Himmlers SS-Baubrigaden, München 2005; Edith Raim, Die Organisation Todt und die "Vernichtung durch Arbeit" in Kaufering und Mühldorf, in: Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts (1997 Heft 2/94), S. 68-78; Götz Aly / Susanne Heim, Vordenker der Vernichtung. Auschwitz und die Pläne für eine neue Europäische Ordnung, Hamburg 1991.

institutionell. Sie können eher anhand von Sachgebieten und Personen(-Gruppen) aufgezeigt werden, etwa durch Todts zusätzliche Funktionen bei der Reichsbahn oder in der Industrie.[55]
Nichtsdestotrotz lassen sich einige organisatorische Weichenstellungen bereits erfassen: So war der Einfluss des Reiches auf dem Gebiet des Straßenbaus lange Zeit nur rudimentär ausgeprägt, weil es seine Vorsorgepflicht im Erhalt der Eisenbahnen erfüllt sah. Noch in der Weimarer Republik übernahmen diese Aufgabe im Wesentlichen Gemeinden und Länder. Zu einer besseren Abstimmung hatten sich lediglich die regionalen Straßenbauverwaltungen im Jahr 1921 zum Deutschen Straßenverband zusammengeschlossen. Vor diesem Hintergrund bedeutete das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933 einen deutlichen Einschnitt. Die Institution wurde als Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahngesellschaft gegründet, erstens, um auf deren Personal zurückzugreifen und zweitens, um den gewerblichen Güterverkehr einheitlich zu leiten. Todt als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen kümmerte sich zunächst um Lage und Linienführung der Autobahnen. Seine Behörde unterstand ab 30. Oktober 1933 direkt dem Reichskanzler. Der Konflikt zwischen Schiene und Straße um das Frachtmonopol sowie Satrapenkämpfe zwischen Todt und Dorpmüller bedingten laufende Änderungen der Organisationsform. Am Ende blieb die vorgesehene Arbeitsteilung zwischen Reichsbahn und dem Unternehmen Reichsautobahnen Makulatur, da der Generalinspektor den Bau faktisch alleine durchführte. Dass die Einrichtungen der Reichsautobahnen schließlich fachlich nicht mehr zur RB gehörten, zeigen Personalveränderungen an der Spitze: Todt übernahm die zentrale Position des Vorstandsvorsitzenden vom Generaldirektor der Reichsbahn, Dorpmüller blieb Beiratsvorsitzender, jedoch ausdrücklich als Verkehrsminister und nicht als Vertreter der Eisenbahn. Die Hoheit über Ordnung und Durchführung des Kraftverkehrs verblieb dagegen beim RVM, obwohl in den Jahren 1936 und 1938 Kontrollbefugnisse an den Reichsführer SS Heinrich Himmler abgegeben wurden, respektive ein Generalbevollmächtigter für das Kraftfahrwesen beim Beauftragten für den Vierjahresplan bestellt wurde.[56]
Das Profil der OT im Koordinatensystem aus verkehrsinfrastrukturellen, rüstungswirtschaftlichen und militärstrategischen Bau- und Transportaufgaben resultierte schließlich aus der wachsenden Machtfülle Todts und seinen Erfahrungen im Beförderungswesen. Hierzu zählen seine Ernennungen zum Bevollmächtigten für die

[55] Vgl. BArch, R 5/15108, Übersicht der Geschäfte der bisherigen Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums und Zusammensetzung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn 1934-36 ff.
[56] Vgl. BArch, R 4601/1538, Unterlagen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen und des Vorsitzenden des Vorstandes des Unternehmens Reichsautobahnen 1936-1939; Ferner: Mierzejewski, Asett, p. 39-44; Morsbach, Verkehr, S. 14-18.

Regelung der deutschen Bauwirtschaft, zum Generalinspekteur für Sonderaufgaben des Vierjahresplans und schließlich zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition. Xaver Dorsch, der von Todt die faktische Leitung der OT erhielt und dieses Amt unter Albert Speer weiter führte, erklärte später den Aufstieg seines früheren Vorgesetzten gegenüber der Historical Division der U.S. Army explizit mit dessen Organisationsfähigkeiten im Straßenbau.[57] So verwundert es nicht, dass der OT eine eminente Rolle bei der Vorbereitung, der Führung und der Verlängerung des Krieges zukam – insbesondere durch die Aufrechterhaltung der Infrastruktur und schließlich der gesamten Verkehrsanlagen, zunächst im besetzten Gebiet, später auch im Reich.

Da die OT ihre Organisationsform ad hoc mit dem jeweiligen Einsatz änderte und privatwirtschaftliche Prinzipien des Bauens mit militärischen Formen verband, indem sie vornehmlich steuernd agierte und Zwangsarbeiter wie heimische Firmen verpflichtete, ist es schwer, die strukturelle Entwicklung in kurzen Zügen adäquat zu beschreiben.[58] Ohne Gründungserlass attestierte ein Reichsgesetz der OT nachträglich die Funktionen, die sie faktisch schon seit Jahren wahrnahm.[59] Unter dem Dach des Reichsministeriums für Rüstung und Kriegsproduktion (RMfRuK) entwickelte die OT-Zentrale im Laufe des Krieges eine behördenähnliche Leitung. Bei Einsätzen hinter den kämpfenden Wehrmachtformationen und im besetzten Gebiet war sie „frontmäßig“ gegliedert. Zudem entsandte sie koordinierend wirkende OT-Generalingenieure zu den Heeresgruppen und Armeen. Ebenso bestanden rege Kontakte zu den Organen der Besatzungsverwaltung. Schließlich wurde im Sommer 1944 das Amt Bau mit der OT-Zentrale verschmolzen. Zusammen mit dem gleichzeitigen Führererlass über den Kriegseinsatz der Bauverwaltung initiierte dies die Unterstellung des gesamten deutschen Bauwesens unter die Leitung der OT.[60]

Abschließend seien einige der verkehrsrelevanten Bauprojekte genannt. Nach dem Überfall auf Polen wandten etwa Straßen- und Brückenbautrupps ihre Erfahrungen auf dem Gebiet des Autobahnbaus an, um mit Hilfe von „Judenbataillonen“ das stark zerstörte Schienen- und Straßennetz wieder instand zu setzen. Ähnliche Aufgaben nahm die OT später in den besetzten Westgebieten wahr, wobei der Abtransport von Rohstoffen sowie der Bau von U-Boot-Bunkern und Arbeiten am Atlantikwall hinzukamen. Für die Einsatzgruppe Wiking in Norwegen bildete neben der Errichtung von Befestigungsanlagen der Ausbau der

[57] Vgl. BArch, R 50 I/1a, Zusammenfassende Darstellung der Geschichte, Organisation und Funktion der OT sowie deren Rolle in der Kriegsvorbereitung und Führung von Xaver Dorsch, der Historical Division der U.S.-Army vorgelegt am 8. März 1950.

[58] Vgl. Raim, Organisation Todt, S. 69.

[59] Vgl. Seidler, Organisation Todt, S. 10.

[60] Vgl. BArch, R 3/1637 und R 3/1576: Bestellung Xaver Dorschs zum Chef des Amtes Bau OT, Beauftragung der OT mit Jägerbauten und Führerweisung vom 24. August 1944 über den Kriegseinsatz der Bauverwaltungen.

Verkehrswege ebenfalls den Kern des Einsatzes. Hierzu zählte beispielsweise die Eisenbahnlinie bis Kirkenes zum Abtransport von Erzen oder der wintersicheren Ausbau der Reichsstraße 50 von Kirkenes nach Drontheim. In Rumänien und Bulgarien diente die Tätigkeit der OT der Vorbereitung des Angriffs auf Griechenland, durch Ausbau des Straßen- und Eisenbahnnetzes. Ebenso wie sie in der Sowjetunion mit dem improvisatorischen Erhalt sogenannter Durchgangsstraßen (DGs) den Nachschub für die deutschen Truppen sicherte. Im Reichsgebiet wiederum lag der Schwerpunkt auf dem Schutz vor Fliegerschäden und auf deren Beseitigung, allen voran an wichtigen Knotenpunkten des Verkehrs und Eisenbahnanlagen. Dort erfolgte schließlich auch, unter bewusster Inkaufnahme von hohen Verlusten unter Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen, der Versuch zur unterirdischen und bombensicheren Verlagerung der deutschen Kriegswirtschaft. Hier arbeitete die OT eng mit lokalen beziehungsweise nachgeordneten Einrichtungen der Reichsbahn und des Reichsverkehrsministeriums zusammen.[61]

2. Das Bundesverkehrsministerium nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Politik der alliierten Besatzungsmächte, wie auch jene Entwicklungen, die letztlich zur Teilung des Landes führten, prägten die Neuorganisation des deutschen Verkehrswesens nach Kriegsende. Im Westen bildeten sich die zentralen Verkehrseinrichtungen der Bundesrepublik weitgehend aus den Grundlagen heraus, die in der amerikanischen und britischen Zone geschaffen wurden. Dort folgte bis Ende des Jahres 1945 die Gründung der Zentralinstanzen für die einzelnen Verkehrsträger. In der US-Zone fasste ein Direktorium für Verkehrswesen diese zusätzlich zusammen. Mit Entstehung der Bizone und dem Fusionsabkommen vom 1. Januar 1947 wurde neben vier weiteren Zentralverwaltungen eine vorläufige Deutsche Verkehrsverwaltung mit Verwaltungsrat ins Leben gerufen. Weisungs- und Überwachungsbefugnisse lagen beim „Bipartite Board“, dem Zweizonenamt. Die Verkehrsverwaltung umfasste zunächst vier Hauptabteilungen für Eisenbahn, Straße, Binnenschifffahrt und Seeverkehr. Im Mai 1947 wurden die fünf deutschen Zentralverwaltungen – neben Verkehr noch Ernährung und Landwirtschaft, Wirtschaft, Finanzen sowie Post- und Fernmeldewesen – im „Wirtschaftsrat“ zentralisiert. Infolge des Scheiterns der Londoner Außenministerkonferenz am 15. Dezember 1947 wurde der

[61] Vgl. BArch, R 50 I/1a, Zusammenfassende Darstellung der Geschichte, Organisation und Funktion der OT sowie deren Rolle in der Kriegsvorbereitung und Führung von Xaver Dorsch, der Historical Division der U.S.-Army vorgelegt am 8. März 1950; ferner: Seidler, Organisation Todt, S. 9 ff. und S. 54 ff.

deutschen Verkehrsverwaltung mehr Selbstverantwortlichkeit per Gesetz vom 12. September 1948 eingeräumt. Damit verloren die Hauptverwaltungen ihre relative Selbständigkeit und wurden deutlich straffer unter der deutschen Verkehrsverwaltung zusammengefasst – nun mit den fünf Abteilungen Eisenbahn, Straßen, Seeverkehr, Binnenschifffahrt und Wasserstraßen. Die Eisenbahn wurde wieder zu einem Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Mit der Übernahme des Deutschen Hydrographischen Instituts, dem Meteorologischen Amt, der deutschen Seewarte und der Gründung der Anstalt für wissenschaftliche Untersuchungen war die strukturelle Ausgangslage bei der Gründung der Bundesrepublik vorgegeben.[62]

Erster Bundesminister für Verkehr, und bis heute längster durchgängig amtierender Bundesminister überhaupt, wurde am 21. September 1949 Hans-Christoph Seebohm. Am 6. Oktober folgte die Umbenennung in Bundesverkehrsministerium (BVM). Zu den drängendsten Aufgaben zählte nach wie vor die Beseitigung der Kriegszerstörungen an den Verkehrsanlagen. Ebenfalls bestand Nachholbedarf bei der technischen Modernisierung. Zudem musste sich das Ministerium neuen Gegebenheiten anpassen, unter anderem der schwerpunktmäßigen Verlagerung der Verkehrsströme von einer Ost-West- auf eine Nord-Süd-Achse infolge der physischen Teilung Deutschlands und der ideologischen Spaltung Europas. Der Ausbau des rechtlichen Rahmens des Verkehrswesens orientierte sich an den geänderten sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen und kam in Erlassen zum Ausdruck, wie dem Allgemeinen Eisenbahngesetz vom März 1951, dem Güterkraftverkehrsgesetz vom Oktober 1952, dem Gesetz über die Luftverkehrsverwaltung vom Februar 1961 oder dem Personenbeförderungsgesetz im darauffolgenden Monat. Ähnlichen Prämissen folgte der Versuch, die Konkurrenzverhältnisse der Verkehrsträger im Sinne der Sozialen Marktwirtschaft auszutarieren. Dies manifestierte sich insbesondere in den 50er Jahren im anhaltenden Konflikt zwischen Schiene und Straße und anhand zahlreicher umstrittener Novellen zum Schwerlastverkehr.[63]

[62] Vgl. Morsbach, Verkehr, S. 21-27.
[63] Vgl. Ebd., S. 28-37.

3. Das Ministerium für Verkehrswesen der DDR und seine Vorläufer

In der Sowjetischen Besatzungszone und der frühen Deutschen Demokratischen Republik verlief der organisatorische Wiederaufbau des Verkehrswesens weniger kohärent als in Westdeutschland. Erkennbar sind mehrere Phasen der Neujustierung. Dies lag zum einen an der Tendenz, das Transportvolumen prozessual wie strukturell den Planforderungen der Wirtschaft anzupassen. Zum anderen versuchten die Repräsentanten des SED-Regimes, objektive technische und materielle Mängel auf dem Verkehrssektor durch politische Aufladung, insbesondere des Produktionsfaktors Arbeit, zu kompensieren. Diese Logik folgte dem ideologischen Anspruch nach Überwindung kapitalistischer Organisations- und Verwaltungsformen.[64]

Ungeachtet dessen zielten die ersten Maßnahmen der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) auf eine zentrale Steuerung der einzelnen Verkehrsträger und auf die Beseitigung regionaler Sonderrechte. Am 27. Juli 1945 wurde unter der Leitung von Wilhelm Fitzner die Deutsche Zentralverwaltung für Verkehr (DZVV) ins Leben gerufen, mit der Maßgabe, das gesamte Verkehrswesen nach einheitlichen Gesichtspunkten auszurichten. Sukzessive wurden ihr die Generaldirektion für Schifffahrt, die im Juni 1945 eingerichtet worden war, die Generaldirektion für Straßenwesen und Kraftverkehr und die Verwaltung der Direktionen der Deutschen Eisenbahnen eingegliedert. Im September 1945 unterstanden der DZVV als Leitungsorgan damit die drei Hauptverkehrsträger Schienenverkehr, Kraftverkehr und Schifffahrt. Integriert waren zudem das Zentralpolizeiamt, das Hauptprüfungsamt, der Planungsausschuss, das Sozialamt und das Technische Amt.[65]

Im Zuge gesteigerter Wirtschaftslenkung und der Stärkung des „Volkseigentums“ sollten weiterhin alle verbliebenen landeseigenen Bahnen und Privatbahnen zentral verwaltet werden, zudem die Autobahnen in den Verantwortungsbereich der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen übergehen. Großreedereien und Hafenanlagen wurden folgerichtig zur Generaldirektion Schifffahrt überführt. Voraussetzung hierfür war die Gründung der Deutschen Wirtschaftskommission (DWK) im März 1948, die ihrerseits alle bisher geschaffenen Ostdeutschen Zentralverwaltungen vereinigte. Am 5. April 1948 wurde die DZVV unter dem neuen Namen Hauptverwaltung Verkehr (HVV), nun unter Leitung von

[64] Vgl. Jochen Hecht, Die Entwicklung der Organisationsstruktur der zentralen Organe des Verkehrswesens in der Zeit von Mai 1945 bis November 1954, Diss., Dresden 1980, S. 101.
[65] Vgl. BArch, DM 1, Ministerium für Verkehrswesen, Bestand DM 1, Teilfindbuch Archivgut 1945-1960, S. 3 ff.; ferner: Hecht, Organisationsstruktur, S. 8-181.

Hans Reingruber, einbezogen. Sie dirigierte die Bereiche Reichsbahn, Straßenwesen, Kraftverkehr und Schifffahrt.

Das Ministerium für Verkehr (MfV) führte nach Gründung der DDR am 7. Oktober 1949 die zentrale Lenkung des Verkehrswesens in ihren Grundzügen zunächst fort. Anfang des Jahres 1952 jedoch wurde dieses System im Zuge einer Reorganisation des Eisenbahnwesens vorübergehend aufgegeben. Im Februar 1952 löste das Zentralkomitee der SED das Ministerium für Verkehr als auch die ihm unterstehenden Generaldirektionen auf. Stattdessen gründete es im April 1953 ein Ministerium für Eisenbahnwesen. Die Bereiche Straßenwesen, Kraftverkehr und Schifffahrt wurden nunmehr als Staatssekretariate organisiert. Allerdings machten die Verantwortlichen diese Änderung schon im November 1954 größtenteils wieder rückgängig, indem sie die drei Staatssekretariate, jetzt im Ministerium für Verkehrswesen (MfV), wiedervereinigten. Im Jahr 1957 schließlich wurden die Transportzweige Eisenbahn, Kraftverkehr, Straßenwesen, Schifffahrt, Wasserstraßen und zivile Luftfahrt zusammengefasst. Dem MfV wurden zugleich bis dato selbständige Wirtschaftseinheiten wie die Mitropa oder das Reisebüro der DDR unterstellt. In dieser Zeitspanne zwischen Neugründung und „Komplettierung“ des Ministeriums für Verkehrswesen erfolgte auch dessen strukturelle Angleichung an die übrigen Ministerien der DDR. Dazu gehörten die Gründung von wirtschaftlich verantwortlichen Hauptverwaltungen und die Schaffung ministerieller „Stellvertreterbereiche“, die ihrerseits Kontroll- und Weisungsbefugnisse zur besseren Koordinierung einzelner Aufgabenbereiche besaßen. Schließlich wurde der Minister für Verkehrswesen in Personalunion Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Diese Position bekleidete zunächst Erwin Kramer.[66]

[66] Vgl. Ebd.; Hecht S. 283-484.

III. Konzeptionelle Prämissen am Beispiel gruppenbiografischer Voranalysen leitenden BVM-Personals nach 1949

1. Leitfragen und Ziele

Wie bereits festgestellt, kann die kollektivbiografische Untersuchung von Mitarbeitern des frühen Bundesverkehrsministeriums nur einen von mehreren Zugängen darstellen, um den Ansprüchen von Aufarbeitung zu genügen. Dennoch bilden individuelle NS-Bezüge, berufliche Brüche wie Kontinuitäten und damit die ministerielle Personalpolitik wichtige Referenzpunkte für alle Teilstudien. Die folgenden Überlegungen sollen somit konzeptuelle Anregungen für weiterführende Untersuchungen liefern. Dies gilt in erster Linie für das Ministerium für Verkehrswesen der DDR, dessen Rekrutierungspraxis sich auf breiter Basis zur Kontrastierung des BVM anbietet. Weitere Arbeiten werden – zusätzlich zur Strukturanalyse – individuelle Laufbahnen über die Zäsur von 1945 hinweg exemplarisch analysieren.

Mit Blick auf das BVM stellt sich, neben einer zeitlich wie personell sinnvollen Eingrenzung des Untersuchungsgegenstandes, zunächst die Frage nach der Überlieferungssituation: Lässt sich der gewünschte Personalstamm leitender Mitarbeiter vollständig eruieren oder zumindest in einem Umfang, der valide und verallgemeinerbare Schlussfolgerungen zulässt? Sind in ausreichendem Maße personenbezogene Unterlagen vorhanden, so dass Aussagen über NS-Bezüge und den Forschungsbedarf getroffen werden können? Welchen Umfang und qualitativen Wert weisen die erhaltenen Akten auf und lassen sich individuelle Karrierewege vertieft recherchieren? Aus diesen Leitfragen und Prämissen ergaben sich folgende Zielsetzungen:

1. Ermittlung und Eingrenzung des zu untersuchenden Personenkreises
2. Erschließung einer tragfähigen Basis an personengeschichtlichen Dokumenten
3. Erstellung eines validen Untersuchungssamples
4. Eruierung erster Ergebnisse über potentielle NS-Bezüge
5. Einschätzung von Relevanz und Forschungsbedarf
6. Evaluation des verfügbaren Quellenmaterials
7. Erörterung weiterführender Konzepte und Hypothesen

2. Eingrenzung und Rekonstruktion eines validen Samples

Das weitere Vorgehen dient in erster Linie dazu, die Machbarkeit einer kollektivbiografischen Untersuchung zu prüfen. Genannte Ergebnisse und Zahlen sind als vorläufig zu verstehen. Sie spiegeln den erreichten Kenntnisstand wieder und zeigen Tendenzen auf. Obwohl noch zentrale Recherchen zu leisten sind, kann vorausgeschickt werden, dass nach bisheriger Sachlage eine umfassende prosopografische Untersuchung möglich ist.

Priorität hat zunächst die Eingrenzung des Personenkreises. Wenig zielführend scheint die Prüfung des gesamten ministeriellen Personals. Aufgrund der Größe des Amtes steht der zu erwartende Ertrag in keinem Verhältnis zum Mehraufwand. So lässt sich individuelles Verwaltungshandeln via Sachakten erst ab einer gewissen Stufe innerhalb der Behördenhierarchie mit angemessener Aussagekraft interpretieren. In den Fokus rückt damit das Führungspersonal.

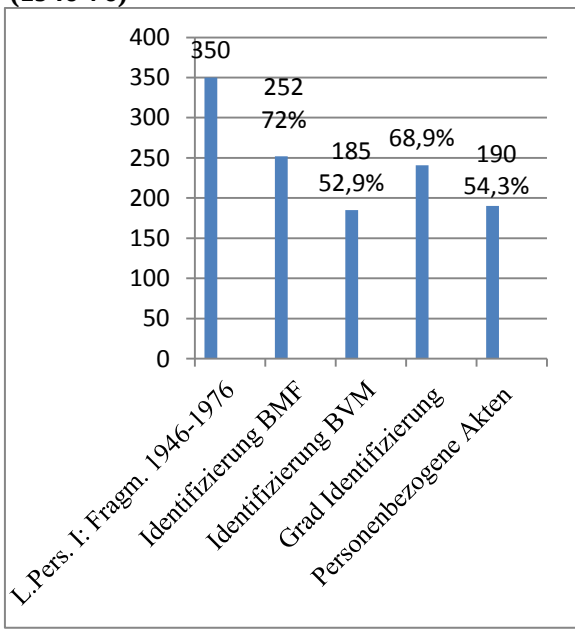
Aufgrund der eigenverantwortlichen Leitung ihres Sachgebietes zählen dazu die Referatsleiter und alle darüber angesiedelten Positionen: Gruppen- und Unterabteilungsleiter, Abteilungsleiter, Minister und Staatssekretäre sowie deren persönliche Referenten. Ein zweites einschränkendes Kriterium ergibt sich aus der Festlegung einer Altersgrenze. Da der Eintritt in die NSDAP bis Beginn des Jahres 1944 ab einem Alter von 18 Jahren und erst anschließend 17-jährigen Angehörigen der Hitler-Jugend möglich war, kommt für die Analyse Personal des Geburtsjahrgangs 1927 oder früher in Betracht.[67] Aus dem altersbedingten Ausscheiden potentiell belasteter Mitarbeiter, vorwiegend in den 70-er, spätestens jedoch im Laufe der 80-er Jahre, resultiert drittens der zeitliche Endpunkt der Betrachtung. Der Beginn des Untersuchungszeitraumes wird vorerst offengelassen und nicht auf das Gründungsdatum des BVM im Jahr 1949 begrenzt, da der Verkehr von der alliierten Besatzungsverwaltung mit Hilfe qualifizierten deutschen Personals auch in dieser Zwischenphase aufrecht erhalten wurde.

Aufgrund der komplexen und teils disparaten Überlieferungssituation konnte der genannte Personenkreis im Rahmen der Voruntersuchung zwar in weiten Teilen, aber dennoch nur partiell erschlossen werden. Zudem waren mehrere Analyseschritte notwendig (*Vgl. Tabelle 1, S. 34*).

[67] Vgl. zum Aufnahmeverfahren in die NSDAP und Änderungen der Altersgrenze: https://www.bundesarchiv.de/DE/Content/Artikel/Ueber-uns/Aus-unserer-Arbeit/Textsammlung-NSDAP-Aufnahmeverfahren/zum-nsdap-aufnahmeverfahren.html?chapterId=34072 (Letzter Zugriff: 11.06.2018).

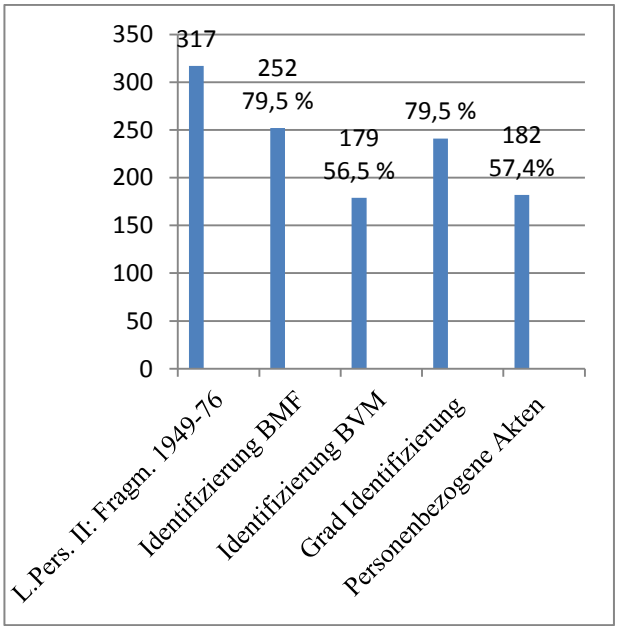
Tabelle 1 Erfassung des leitenden Personals des frühen BVM

1. Ersterfassung der Namensfragmente anhand von Geschäftsverteilungsplänen (1946-76)



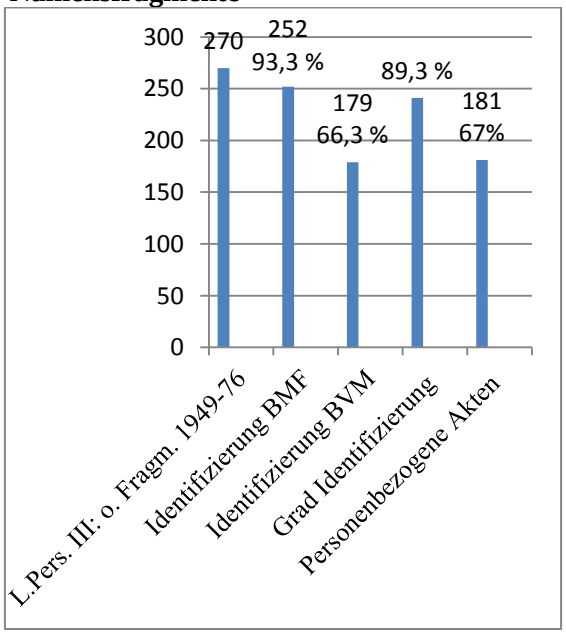
1. Um einen umfassenden Überblick zu erhalten, wurde zunächst das gesamte leitende Personal des BVM samt dessen Vorläufer im Zeitraum 1946-1976 mit Hilfe von Geschäftsverteilungsplänen erfasst.

2. Konzentration auf das Personal des Bundesverkehrsministeriums ab Sept. 1949



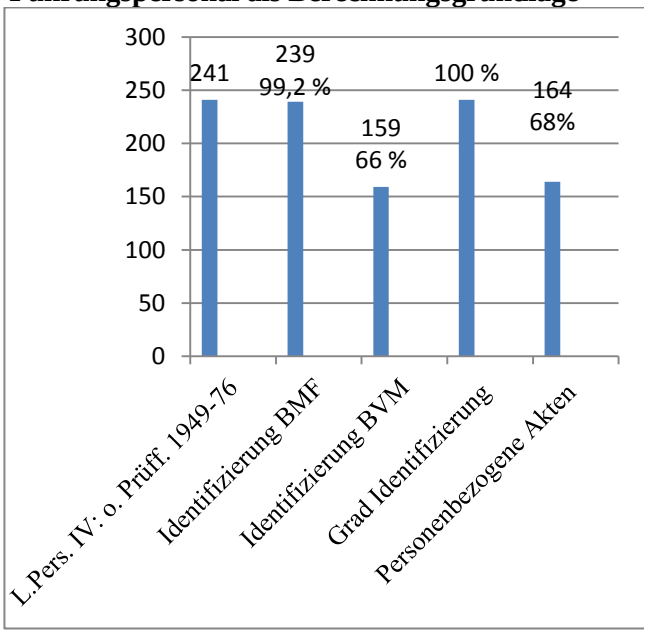
2. Da die alliierte Personalpolitik gesondert betrachtet werden soll, wurden in einem zweiten Schritt Interimsführungskräfte, die im September 1949 ausschieden oder auf weniger sichtbare Positionen versetzt wurden, aus dem Sample genommen.

3. Reduzierung der verbliebenen Namensfragmente



3. Trotz der Bereitstellung von Namenslisten durch das BMVI und umfassender Recherchen in den Akten des BMF konnten einige Namensfragmente aufgrund unklarer Angaben in den Geschäftsverteilungsplänen noch nicht aufgeschlüsselt werden.

4.Eindeutig identifiziertes Führungspersonal als Berechnungsgrundlage



4. Die Klärung von 29 sog. Prüffällen wurde hinten angestellt. Diese resultierten aus abweichenden Angaben in den Unterlagen des BMF und des BVM/BMVI.

Art und Umfang der personenbezogenen Unterlagen, die bis heute im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erhalten sind, ermöglichen keine direkte Rekonstruktion des gesuchten Mitarbeiterstamms im gewünschten Zeitraum. Stattdessen stand die Sichtung von Stellenbesetzungs- und Geschäftsverteilungspläne im Bestand B 108 ORG „Organisationsunterlagen des Bundesministeriums für Verkehr“ im Bundesarchiv Koblenz im Vordergrund. Alle Personalbewegungen, sowohl Zu- und Abgänge wie auch interne Wechsel im Zeitraum zwischen 1948 und 1976, wurden von der Ebene der Referatsleiter an datenbankgestützt erfasst und in eine Verlaufstabelle übertragen.[68] Auf diese Weise entstand ein Ausgangssample von insgesamt 350 Personen (L. Pers. I, *Tabelle 1)*, die sich im Untersuchungsintervall unterschiedlich lange auf leitenden Positionen befunden hatten.[69]

Allerdings gaben Geschäftsverteilungs- und Stellenbesetzungspläne bis auf wenige Ausnahmen nur fragmentarische Hinweise auf das Führungspersonal anhand der Nachnamen preis. Für weiterführende Recherchen werden jedoch zusätzlich die Vornamen und Geburtsdaten benötigt, idealerweise auch der Geburtsort. In mehreren Schritten wurden zunächst Namensfragmente vervollständigt, anschließend nach weiteren personenbezogenen Unterlagen gesucht (*Vgl. Tabelle 1*, *Grafik 1*). Da im Bestand des BVM im Bundesarchiv Koblenz keine Personallisten oder Dienst- und Beförderungsakten überliefert sind, die eine Vervollständigung der Namensfragmente erlaubt hätten, wurde eine Aufstellung an die Personalabteilung des BMVI übersandt. Dort geführte Beschäftigtenübersichten und Besoldungsunterlagen ermöglichten die Identifizierung lediglich weniger Personen, lieferten jedoch Hinweise über den Verbleib derer Personalakten. Parallel wurde der Bestand B 126 des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) „Prüfung von Ernennungsvorschlägen der obersten Dienstbehörden“ im Bundesarchiv Koblenz gesichtet. Darin sind Einstellungen- und Beförderungen innerhalb des Bundesverkehrsministeriums für den betreffenden Zeitraum im Umfang von mehreren Hundert Aktenordnern dokumentiert. Auf der Grundlage dieser Auswertung erfolgte ein Abgleich mit den ermittelten Namensfragmenten, unter Berücksichtigung von Dienststellungen und Geburtsdaten. Insgesamt wurden so 252 Treffer

[68] Zwar ist denkbar, dass über den gewählten Endpunkt des Jahres 1976 hinaus noch vereinzelt Mitarbeiter mit NS-Bezügen beschäftigt wurden. Allerdings kann mit relativ großer Sicherheit angenommen werden, dass nach diesem Stichtag kein „belastetes“ Personal mehr neu eingestellt wurde oder sich entsprechende Vorgänge mit Rücksicht auf die Altersstruktur auf wenige Ausnahmefälle, mit lediglich formalen NS-Bezügen, beschränkten.

[69] Bei der Gesamtzahl von 350 Personen muss berücksichtigt werden, dass dieser Wert leicht überhöht ist und sich im Zuge weiterer Untersuchungen noch absenken wird. Der Grund dafür sind Abweichungen bei der Schreibweise von Namen oder handschriftliche – teils unleserliche – Ergänzungen. Da nicht immer eindeutig geklärt werden konnte, ob es sich nur um Schreibfehler oder tatsächliche Neuzugänge, sprich um dieselben oder andere Personen handelt, wurden die abweichenden Varianten aufgenommen und weitergeführt.

erzielt beziehungsweise 72 Prozent des Basissamples eindeutig identifiziert. Die Nachforschungen des BMVI erbrachten demgegenüber zu 185 (52,9%) leitenden Mitarbeitern des frühen BVM zumindest Teilangaben. Diese sind größtenteils deckungsgleich mit den Daten, die im Bestand des Finanzministeriums im Bundesarchiv Koblenz eruiert wurden. Da es Abweichungen beziehungsweise Unstimmigkeiten gab – wobei in einigen Fällen unter Berücksichtigung von Lebenslauf und Dienststellung die Angaben des Finanzministeriums plausibler erschienen – wurden einige Mitarbeiter als „Prüffälle" ausgeklammert. Der Grad der Gesamtidentifizierung, bezogen auf das Basissample von 350 leitenden Mitarbeitern, beläuft sich somit auf 68,9 Prozent. Auf dieser Grundlage wurden schließlich 190 oder in 54,3 Prozent der Fälle weiterführende personenbezogene Unterlagen gefunden.[70]

Auf der Basis dieses Erstbefunds wurde das ermittelte Führungspersonal sukzessive auf ein valides Sample eindeutig identifizierter Personen eingegrenzt. Damit war es möglich, NS-Bezüge zu explorieren und Aussagen über die Forschungsrelevanz zu treffen. Das Vorgehen wird in drei Schritten dokumentiert, die zugleich differenzierte Ansatzpunkte und ausstehende Recherchenotwendigkeiten aufzeigen.

Ein Teil der leitenden Mitarbeiter vor September 1949 ließ sich nicht ermitteln, weil sie mit Gründung des BVM bereits wieder ausschieden oder womöglich auf weniger sichtbare Positionen versetzt wurden. Die gesichteten Unterlagen decken zudem erst die Phase ab Gründung der Bundesrepublik ab. Diese Interimsführungskräfte wurden aus dem Sample gerechnet, deren vollständige Eruierung bleibt folglich der Hauptstudie überlassen. Ein künftiger Vergleich der alliierten Personalpolitik mit der des Bundesministeriums verspricht zusätzlichen Erkenntnisgewinn. Setzt die Betrachtung also erst mit Gründung der Bundesrepublik ein, so verbleibt ein Sample von 317 Personen (*L. Pers. II, Tabelle 1, Grafik 2*), mit einem Identifizierungsgrad von 79,5 Prozent. Für 182 Mitarbeiter (57,4%) liegen personenbezogene Akten vor. In 79,5 Prozent der Fälle liefern die Prüfungen der Ernennungsvorschläge beim Bundesfinanzministerium weitere Hinweise. Schließlich sind 179 Personen (56,5%) aus dieser Gruppe in den Unterlagen des BMVI gelistet.

Im nächsten Schritt wurden die verbliebenen Namensfragmente aus der Untersuchungsgruppe genommen, die weder mit den Unterlagen des BMF noch mit Hilfe des BMVI vervollständigt werden konnten. Die Sichtung von Sachakten verspricht hier künftige Erkenntnisse, ebenso wie die Prüfung ausstehender Vorgänge im Bestand B 126 (Ernennungsvorschläge) des BMF im Bundesarchiv Koblenz. Innerhalb dieser Gruppe verbleiben 270 leitende Beamte (*L. Pers. III, Tabelle 1, Grafik 3*). Zu 252 dieser Personen (93,3%) existieren weiterführende Angaben

[70] Die qualitative Evaluierung dieser Personalunterlagen erfolgt anschließend mit Hilfe von Tabelle 3.

im Bestand B 126, in 181 Fällen (67%) liegen personenbezogene Unterlagen vor. Wichtig zu erwähnen ist, dass zu allen Mitarbeitern dieser Gruppe persönliche Angaben wie Vorname, Geburtsdatum, Geburtsort etc., recherchiert werden konnten. Wenn der Identifizierungsgrad demgegenüber mit lediglich 89,3 Prozent angegeben wird, so liegt das an den genannten Abweichungen zwischen den Angaben in den Namenslisten des BMVI und in den Prüfverfahren von Ernennungsvorschlägen des BMF.[71] Klarheit wird hier die Überprüfung bereits ermittelter, aber noch nicht eingesehener Personalunterlagen schaffen, ebenso die Durchsicht von Sachakten.

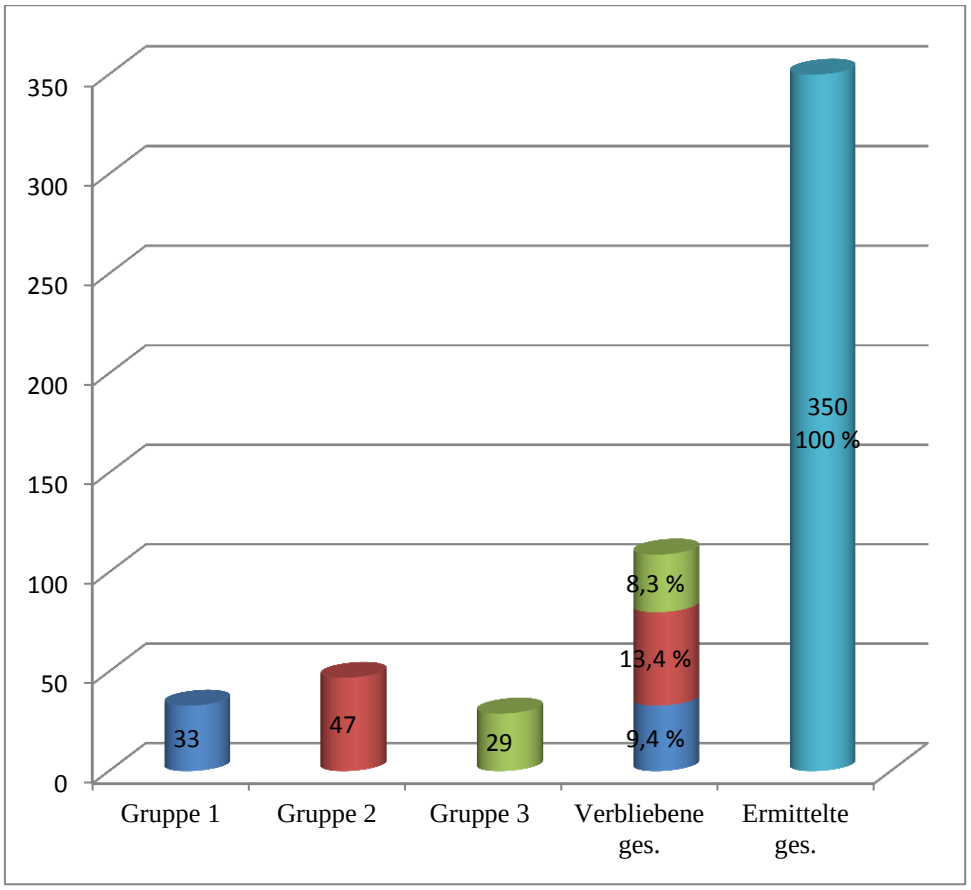
Werden diese 29 verbliebenen Prüffälle außer Acht gelassen, so liegt der Grad der Identifizierung der verbliebenen 241 leitenden Beamten bei 100 Prozent (*L. Pers. IV, Tabelle 1, Grafik 4*) . 239 davon (99,2%) lassen sich anhand des Bestandes 126/BMF eindeutig verifizieren und weiterverfolgen, 159 (66%) dagegen anhand von Unterlagen des BMVI. In 164 Fällen (68%) wurden personenbezogene Akten gefunden. Trotz der genannten Einschränkungen bestehen somit gute Voraussetzungen für die künftige Vervollständigung bzw. weitere Rekonstruktion des Personalstammes. Zudem wurde mit insgesamt 241 vollständig erfassten Mitarbeitern ein tragfähiges Sample erstellt, das Tendenzen hinsichtlich der NS-Bezüge aufzeigt und Aussagen über die Forschungsrelevanz erlaubt.

Tabelle 2 (S. 38) fasst die Schlussfolgerungen der prosopographischen Grunderfassung zusammen. Sie klassifiziert das leitende Personal, dessen eindeutige Identifizierung und damit die Überprüfung von NS-Bezügen noch ausstehen. Ausgehend von der Basisgruppe mit insgesamt 350 Führungskräften (100%) liegen summa summarum 109 Fälle (31,1%) vor, wobei weitere Recherchen nötig, aber auch möglich sind. Davon sind 33 Personen (9,4%) der Gruppe der sogenannten Interimsführungskräfte zuzurechnen, die in der Phase zwischen Mai 1945 und September 1949, in den provisorischen Vorgängerinstitutionen des Bundesverkehrsministeriums, tätig waren. Die Aufklärung dieser Fehlstellen ist anhand der Unterlagen von Behörden der westalliierten Besatzungszone, deren obersten Organen sowie wirtschafts- und verkehrsrelevanter Einrichtungen zu erwarten.

Bei den 47 (13,4%) Personen in Gruppe 2 handelt es sich um verbliebene Namensfragmente, die teils aus abweichenden Schreibweisen oder undeutlicher Führung der Geschäftsverteilungspläne resultieren. Genau wie bei den 29 (8,3%) Prüffällen aus Gruppe 3 werden sich die Unstimmigkeiten anhand der Durchsicht von Sach- und Personalakten weitestgehend bereinigen lassen.

[71] Die Abweichungen beziehen sich naturgemäß nicht auf die Nach- sondern auf die Vornamen und noch häufiger lediglich auf das Geburtsdatum und den Geburtsort.

Tabelle 2: Schlussfolgerungen aus der prosopographischen Grunderfassung:
Klassifizierung des weiterhin zu identifizierenden Personals



Gruppe 1:
leitendes Personal
1946-1949

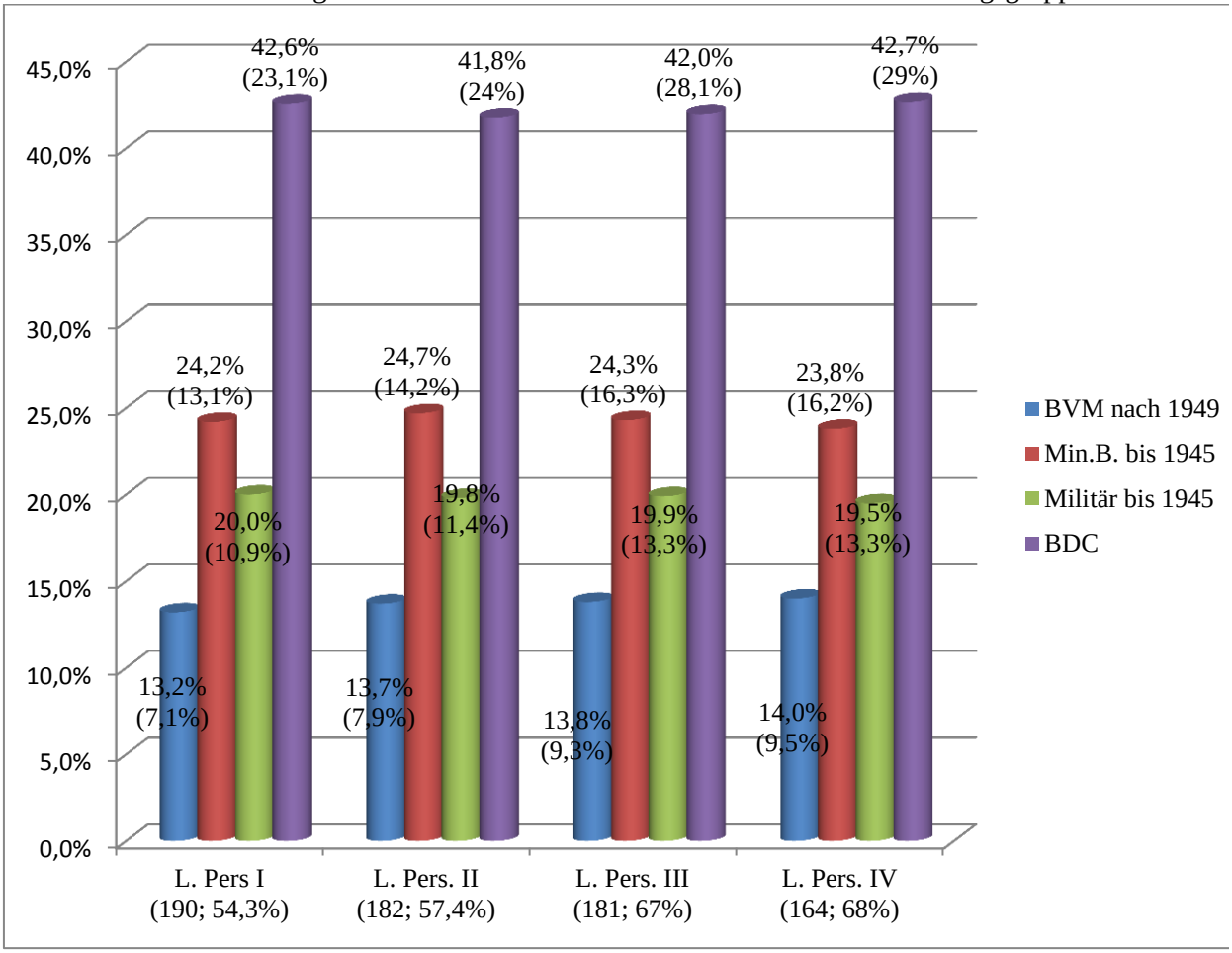
Gruppe 2:
verbliebene
Namensfragmente

Gruppe 3:
Prüffälle

Wie aus Tabelle 1 hervorgeht, lassen sich 109 verbliebene Prüffälle (31,1 %) in drei Kategorien einteilen: **Gruppe 1**, das leitende Personal zwischen 1946 und 1949, verspricht mit der Prüfung von Unterlagen der alliierten Besatzungsorgane Erkenntnisse über Kontinuitäten und Brüche der Personalpolitik über den September 1949 hinaus. Anhand der Durchsicht von Sachakten, aber auch weiterer personenbezogener Dokumente des BMVI und des BMF werden sich bei den **Gruppen 2** und **3** verbliebene Namensfragmente und Unstimmigkeiten klären lassen, die aus Doppelungen, unklaren Geburtsdaten oder unvollständiger Führung der Geschäftsverteilungspläne herrühren.

Darüber hinaus können die bisher aufgefundenen personenbezogenen Unterlagen, die für vertiefte Recherchen zur Verfügung stehen, gemäß ihrer Provenienz qualitativ differenziert und in Relation zu den jeweiligen Untersuchungsgruppen gesetzt werden (*Tabelle 3, Seite 39*). Bereits die Ernennungsprüfungen im Bestand B 126 des Bundesfinanzministeriums beinhalten mehrheitlich biografische Eckdaten. Diese umfassen beispielsweise Angaben zur Konfession, zum Beruf der Eltern, zur Schulbildung wie absolvierter Ausbildung, zu vorangegangenen Arbeitgebern und – für die vorliegende Studie besonders wichtig – in der Regel auch zur Mitgliedschaft in der NSDAP. Weiterhin sind Angaben über den Wehrdienst oder anschließende Kriegsgefangenschaft enthalten. Hinweise auf die Zugehörigkeit zu nachgeordneten Gliederungen der NSDAP fehlen dagegen meist. Dennoch liegen damit vielfältige Ansatzmöglichkeiten für exemplarische Tiefenbohrungen in weiteren Archiven, wie dem Militärarchiv in Freiburg, vor – selbst wenn keine Personalakten aufgefunden

Tabelle 3: Ausgangslage für weiterführende Recherchen:
Ermittelte Personalunterlagen nach Provenienz und in Relation zu den Untersuchungsgruppen



werden sollten. Bezogen auf die insgesamt 350 ermittelten Personen können also in rund 70 Prozent der Fälle aufgrund bereits aufgefundener Informationen weitergehende Untersuchungen angestellt werden. Beim vorliegenden Untersuchungssample (241 Personen) beträgt der Wert 99,2 Prozent.

Die Angaben in Tabelle 3 skizzieren damit keineswegs eine Limitierung der künftigen Recherchemöglichkeiten, wenngleich die Ermittlungen innerhalb des BMVI ergaben, dass ein Großteil der besonders aussagekräftigen Personalakten inzwischen vernichtet wurde. Lediglich 25 Stück wurden als archivwürdig eingestuft und an das Zwischenarchiv in St. Augustin abgegeben. Mittlerweile sind sie im Bundesarchiv Koblenz angelangt. Adäquate Ersatzquellen, wie zum Beispiel Einstellungs-, Dienst- oder Beförderungsakten, konnten im BVMI bisher nicht ermittelt werden. Bezogen auf die Basisgruppe (350 Personen) bedeutet dies, dass lediglich in 7,1 Prozent der Fälle Personalakten aus dem Zeitraum nach 1949 erhalten sind. Von den insgesamt 190 (54,3%) überlieferten personenbezogenen Unterlagen

reklamieren Personalakten 13,2 Prozent. Wird das untersuchungsrelevante Sample (241 Personen) herangezogen, liegen die Werte bei 9,5 respektive 14 Prozent.

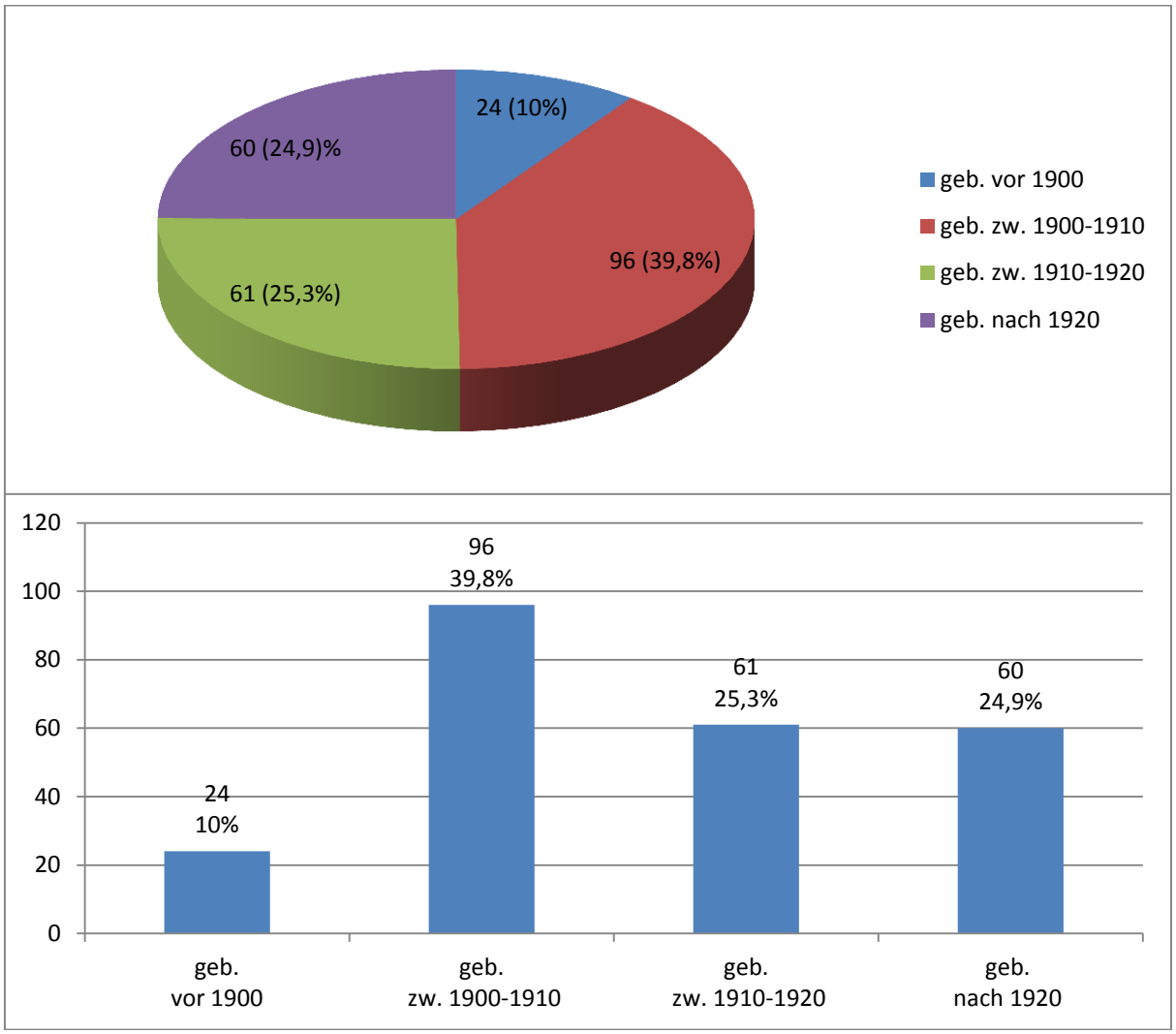
In deutlich höherem Umfang sind Personalakten der Ministerialbürokratie im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde und im Militärarchiv Freiburg aus der Zeit vor 1945 überliefert. Während die zivilen Akten oft personelle Kontinuitäten zwischen späterem Bundesverkehrsministerium und dessen Vorläuferinstitutionen im „Dritten Reich" widerspiegeln, verweisen die militärischen Unterlagen auf Berufssoldaten und höhere Chargen innerhalb der Wehrmacht. Sowohl für das Ausgangs- wie für das Untersuchungssample existieren jeweils rund 20 Prozent militärische, sowie etwa 24 Prozent zivile Personalakten.

Die Überlieferung des Berlin Document Center (BDC) im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde umfasst dagegen die frühere Mitgliederkartei der NSDAP, die zu etwa 80 Prozent erhalten geblieben ist.[72] Dort sind Mitgliedsanträge vermerkt, ebenso die Parteikorrespondenz, statistische Parteierhebungen, politische Beurteilungen oder Angaben zur Mitgliedschaft in nachgeordneten Parteigliederungen. Daneben persönliche und berufliche Notizen zu Mitgliedern der NSDAP, SS, SA etc. Für alle Untersuchungsgruppen finden sich hier nach bisherigem Ermittlungsstand in rund 42 Prozent der Fälle Einträge.

Abschließend zeigt Tabelle 4 (*S. 41*) die Altersstruktur der 241 eindeutig identifizierten Angehörigen des Führungspersonals. Zehn Prozent wurden vor dem Jahr 1900, 39,8 Prozent dagegen zwischen 1900 und 1910 geboren. 25,3 Prozent wiederum wurden zwischen 1910 und 1920, 24,9 Prozent später geboren. Es handelt sich um Mittelwerte, die den gesamten Betrachtungszeitraum abdecken. Differenzierte Angaben, etwa nach bestimmten Stichdaten, sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Es bleibt weiteren Recherchen vorbehalten, ermittelte NS-Bezüge mit bestimmten Stichdaten oder der Tätigkeitsspanne bestimmter personengruppen im Bundeverkehrsministerium zu korrelieren und damit die Aussagekraft zu steigern. Zudem deutet der relativ hohe Wert an Führungskräften, die nach 1920 geboren wurden darauf hin, dass sich Personen im Sample befinden, die aufgrund ihres Alters keine formalen NS-Bezüge aufweisen können und in der Konsequenz aus der Analyse genommen werden müssen.

[72] Vgl. https://www.bundesarchiv.de/imperia/md/content/abteilungen/abtr/5.pdf [Letzter Zugriff: 11.06.2018].

Tabelle 4: Altersstruktur des identifizierten leitenden Personals (Basissample 241 Pers.)



Die dargestellte Altersstruktur stellt einen Mittelwert dar, der sich auf den gesamten Zeitraum der Untersuchung und sämtliche leitenden Mitarbeiter bezieht, die im Zuge der Recherche eindeutig identifiziert werden konnten.

3. NS-Bezüge der Untersuchungsgruppe

Für jene 241 Führungskräfte, die vollständig identifiziert werden konnten, wurden zugleich erste Erkenntnisse über den Grad an NS-Bezügen, sprich Mitgliedschaften in der NSDAP, SS, SA oder angeschlossenen Parteigliederungen ermittelt. Zudem wurden personelle Kontinuitäten zu den Vorläuferinstitutionen des BVM erfasst, wie auch zur Ministerialbürokratie und dem öffentlichen Dienst des „Dritten Reiches“. Der Militärdienst in der Wehrmacht, insbesondere Einsätze während des Zweiten Weltkrieges, fanden ebenfalls Berücksichtigung.

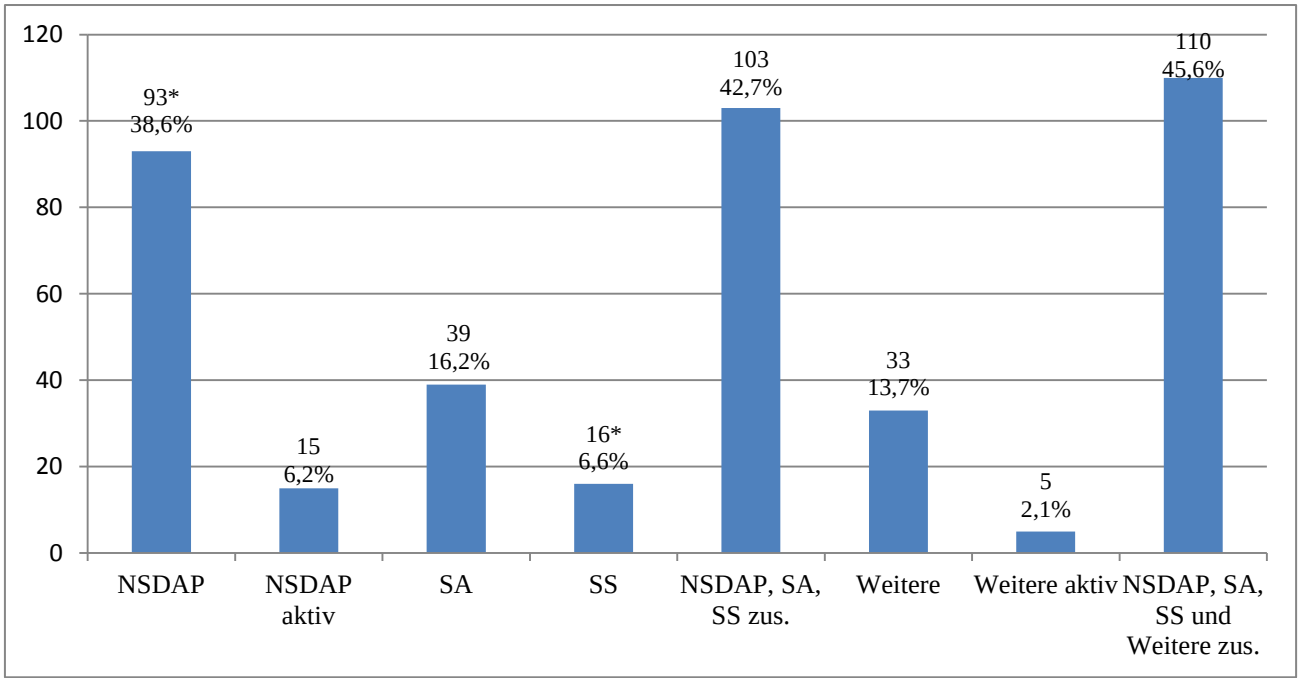
Die Ergebnisse – die sich ausschließlich auf die besterschlossene Untersuchungsgruppe beziehen (*Tabelle 5, Seite 42*) – sind ebenfalls vorläufig. Für alle 241 Personen dieses Samples wurden Unterlagen im Bestand B 126 (BMF) des Bundesarchivs Koblenz gesichtet. Aus pragmatischen Erwägungen konnten bisher jedoch nur die wichtigsten Basisdaten, insbesondere die Zugehörigkeit zur NSDAP, erfasst werden; weiterführende biografische Angaben, etwa zu Ausbildung und Lebensweg, lediglich punktuell. Eine vollständige Zweitsichtung der Mitgliederkartei der NSDAP im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde war aus Zeitgründen nicht möglich. Bevorzugt geprüft wurden die BDC-Unterlagen jenes Personals, deren Akten in Koblenz keine NS-Bezüge aufgewiesen hatten. Darüber hinaus folgten stichpunktartige Einzelprüfungen. Dies geschah vor allem dann, wenn Verdachtsmomente auf unvollständige Angaben bei den Einstellungs- und Ernennungsunterlagen oder Hinweise auf Mitgliedschaften in angeschlossenen Parteiverbänden vorlagen.

Weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass Bewerber unwahre Angaben über frühere NS-Bezüge machten, und auch nicht angenommen werden kann, dass einstellende Behörden diese Sachverhalte stets nachprüften, müssen Abweichungen in Rechnung gestellt werden. Voraussichtlich wird der Wert ermittelter NS-Bezüge durch künftige Recherchen eher steigen, als fallen. Mit Sicherheit anzunehmen ist dies für die weiteren Mitgliedschaften, die in den Akten des BMF bereits für SS und SA nur rudimentär erfasst sind und hinsichtlich nachgeordneter Parteiverbände wie Nationalsozialistische Volkswohlfahrt (NSV), Deutsche Arbeitsfront (DAF) oder NS-Kraftfahrkorps (NSKK) in der Regel völlig fehlen. Ebenfalls werden sich Änderungen ergeben, indem weitere Führungskräfte exakt identifiziert und dadurch erst überprüfbar werden. Obwohl die Zahlen, die im Folgenden genannten werden, nicht definitiv sind, zeigen sie doch belastbare Tendenzen auf, zumal das untersuchte Sample nach zufälligen Kriterien der Überlieferungssituation gebildet wurde.

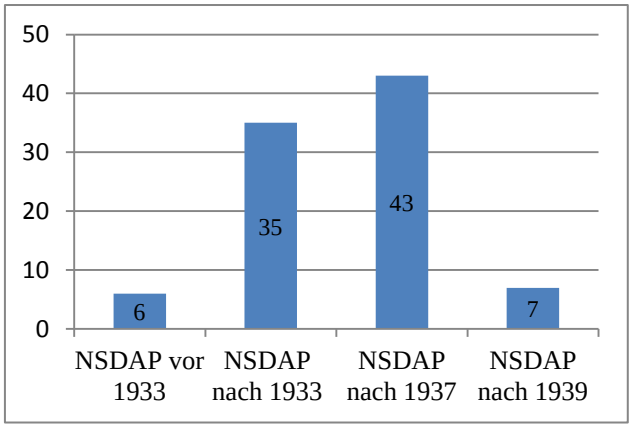
Nach bisherigem Kenntnisstand waren von den 241 Untersuchten, die zwischen 1949 und 1976 Leitungsfunktionen im BVM innehatten, 91 Personen Mitglieder der NSDAP. Zwei weitere hatten einen Aufnahmeantrag gestellt. Zusammen entspricht dies einem Wert von 38,6 Prozent. Darüber hinaus hatten 15 (6,2%) Posten in der Partei inne bzw. übernahmen aktive Aufgaben, etwa als Blockwart, Zellenleiter, Ortsgruppenleiter oder innerhalb der Propagandaabteilung einzelner Ortsgruppen. Interessant an diesem Befund ist insbesondere, dass nicht alle dieser „Aktiven“ im gleichen Zeitraum auch Parteimitglied waren. Statt nur

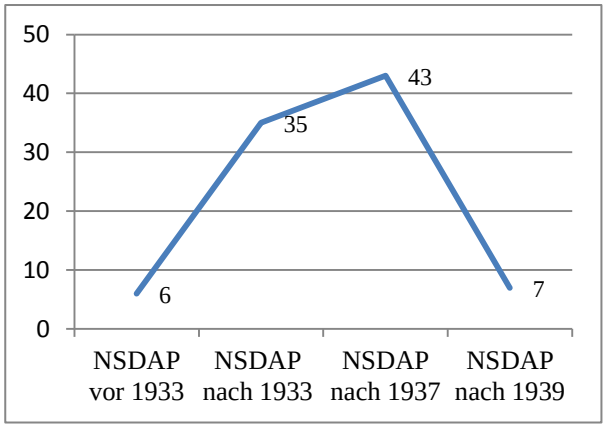
formales Mitglied zu sein, brachten sie ihre positive Einstellung gegenüber der NSDAP somit tatkräftig zum Ausdruck.[73]

Tabelle 5: „Formale“ NS-Belastung und Zeitpunkt des Parteieintritts:
Bisher ermittelte formale NS-Bezüge des Untersuchungssamples (241 Pers.) nach Mitgliedschaft in der NSDAP, SA, SS und weiteren Parteiorganisationen sowie nach Eintrittsdatum in die NSDAP



Als vorläufiges Ergebnis zeigt die Tabelle den aktuellen Stand ermittelter Mitgliedschaften des leitenden Personals des BVM (1949-1976) in der NSDAP, der SS, der SA und weiteren Parteigliederungen. Da der Untersuchungszeitraum bis 1976 gelegt wurde, das Sample damit Jahrgänge enthält, die nach 1920, 1927 oder 1930 geboren wurden, müssen die Ergebnisse differenziert werden.
*Die Angaben beinhalten je zwei Aufnahmeanträge in die NSDAP sowie fördernde SS-Mitgliedschaften.





Die Grafiken zeigen, dass die meisten Parteieintritte nach dem Jahr 1937 erfolgten. Es wird angenommen, dass die Anträge in den meisten Fällen früher gestellt wurden, lediglich die formalen Eintritte aufgrund des Aufnahmestopps im Jahr 1933 später vollzogen wurden. In zwei Fällen konnte das Datum des Parteieintritts nicht ermittelt werden.

[73] Hierbei handelt es sich um eine Tätigkeit in einer örtlichen Propagandaabteilung, die anderen genannten Posten setzten die Parteimitgliedschaft in der Regel voraus.

Insgesamt 39 (16,2%) der späteren Führungspersonen des BVM waren Mitglied der Sturmabteilung (SA). Immerhin 16 (6,6%) waren in der deutlich elitäreren Schutzstaffel (SS), allerdings zwei davon lediglich als sogenannte Förderer. Diese abonnierten in der Regel gegen Zahlung eines Beitrags lediglich die SS-Schriften. Betrachtet man die Zugehörigkeit zu NSDAP, SA und SS unter Berücksichtigung von Doppelmitgliedschaften zusammen, so liegt der Wert der NS-Bezüge bei 42,7 Prozent. Demnach hatten 103 Personen, die zwischen 1949 und 1976 als Führungskräfte des BVM arbeiteten, zumindest einer oder gleich mehrerer dieser drei Parteiorganisationen angehört. Darüber wurden 33 Fälle (13,7%) ermittelt, bei denen die Zugehörigkeit zu einer oder mehreren nachgeordneten Parteiorganisationen wie NSV, DAF, NSKK, Reichsbund Deutscher Beamter (RDB) oder dem Nationalsozialistischen Altherrenbund Deutscher Studenten (NSAHB) vorlagen. Allerdings wurden bisher nur fünf Fälle (2,1%) aktiven Engagements in diesen Organisationen eruiert. Werden schließlich unter Berücksichtigung von Mehrfachzugehörigkeiten sämtliche Mitgliedschaften zusammen betrachtet, so erreichen die bisher aufgefundenen NS-Bezüge einen Wert von 45,6 Prozent. Dies bedeutet, dass 110 der 241 untersuchten Führungskräfte wenigstens einer Parteiorganisation angehört hatten.

Was den Zeitpunkt der Eintritte in die NSDAP anbelangt, so waren lediglich sechs der untersuchten Personen schon vor der Machtübernahme Parteimitglied. Innerhalb der Gruppe von 35 Personen, die anschließend beitraten, dürften die sogenannten „Märzgefallenen“ den Löwenanteil stellen. Dabei handelt es sich um massenhaft ansteigende Mitgliedsanträge infolge der Reichstagswahl am 5. März 1933, weswegen die Partei mit Wirkung vom 1. Mai einen Aufnahmestopp verhängte.[74] Darüber hinaus traten 43 Personen der NSDAP zwischen 1937 und 1939 bei, nachdem der Aufnahmestopp wieder gelockert wurde. Die restlichen sieben Personen folgten nach endgültiger Aufhebung der Sperre im Jahr 1939.

Gewiss gelten hinsichtlich der genannten Zahlen die erwähnten einschränkenden Kriterien formaler NS-Bezüge. Dennoch lassen sich die Ergebnisse qualitativ differenzieren und weitere Untersuchungsfelder in den Blick nehmen. So ist der Grad individueller Zustimmung zum Regime bei einer Zugehörigkeit zur NSDAP, SA oder SS sicher höher zu bewerten, als wenn nur eine Mitgliedschaft in einer der nachgeordneten Parteiorganisationen vorliegt. Zu Recht sei auf die Strategie vieler „Volksgenossen“ hingewiesen, die der NSDAP im Grunde neutral oder teils skeptisch gegenüberstanden. Sie demonstrierten durch den Eintritt in die NSV oder einen anderen angeschlossenen Verband einen „Minimalkonsens“, um im totalitären Regime zumindest keine Nachteile in Kauf zu nehmen. Andererseits muss die

[74] Vgl. https://www.bundesarchiv.de/imperia/md/content/abteilungen/abtr/5.pdf [Letzter Zugriff: 11.06.2018].

opportunistische Motivation vieler Beamter, zumal ministerialer, im Hinblick auf den Parteieintritt betont werden. Die aktive Betätigung innerhalb der Partei beansprucht besonders hohe Aussagekraft. Dies gilt, etwas abgeschwächt, auch für die SA oder die SS: Mit der Mitgliedschaft war ein gewisses zeitliches Engagement verbunden und der Beitritt erfolgte nicht selten wegen des Aufnahmestopps als Alternative zur Mitgliedschaft in der NSDAP. In zeitlicher Perspektive ist einem Parteieintritt vor dem Herrschaftswechsel im Jahr 1933 deutlich mehr Gewicht beizumessen, als in der darauffolgenden Phase. Schließlich kann die Aussagekraft des Zeitpunktes vor dem Hintergrund des Kriegsverlaufs unterschiedlich interpretiert werden. Während nach den ersten Kriegserfolgen – insbesondere nach dem Sieg über Frankreich – die nationalistische Euphorie alle Klassen und Bevölkerungsschichten nahezu vollständig durchtränkte, können bei Aufnahmeanträgen, die in der zweiten Kriegshälfte, insbesondere nach Stalingrad erfolgten, stärkere ideologische Beweggründe unterstellt werden.

Unabhängig davon steigern zukünftige detailliertere Betrachtungen von Beschäftigungsphasen und Jahrgangsgruppen den Erkenntniswert. Die Hauptstudie wird demnach den jeweiligen Grad an NS-Bezügen im exakten Zeitverlauf und in Relation zur jeweiligen Altersstruktur analysieren. Erst dadurch sind Aussagen zur Entwicklung der Einstellungs- und Personalpolitik innerhalb des BVM, aber auch Vergleiche mit anderen Ministerien möglich. Befunde bisheriger Aufarbeitungsstudien verweisen auf behördenübergreifende Trends, wonach die Zahl leitender Mitarbeiter mit NS-Bezügen ab der zweiten Hälfte der 50er Jahre, parallel zur Lockerung alliierter Kontrollfunktionen, deutlich anstieg. Ein Rückgang wird in der Regel erst gegen Ende der 60er Jahre im Zusammenhang mit einem allmählich einsetzenden Generationenwechsel attestiert.[75] Die Unterscheidung von Jahrgängen ermöglicht weitere qualitative Binnendifferenzierungen der Trägergruppe mit NS-Bezügen. Die Führungselite des NS-Staates bestand zu einem hohen Anteil aus Angehörigen der sogenannten Kriegsjugendgeneration. Zwischen 1900 und 1910/12 geboren, hatte sie den Ersten Weltkrieg zwar erlebt, sich wegen der fehlenden Chance zu aktiver Frontbewährung und den folgenden politischen Umbrüchen jedoch politisch radikalisiert. Diese „Generation des Unbedingten“ weist hohe Homogenität hinsichtlich Bildung, Karrierewegen und bestimmter sozialer Faktoren auf. Daher sollten künftig auch die Voraussetzungen für die

[75] Vgl. Dülffer, Organisation Gehlen.

spätere Entstehung von Netzwerken, etwa Studienort oder Mitgliedschaft in Verbindungen, aber auch Konfession und häuslicher Hintergrund, untersucht werden.[76]

Naturgemäß kann eine Vorstudie die genannten Anforderungen nur ansatzweise beleuchten. Dennoch zeichnen sich bereits Tendenzen und weitere Untersuchungsfelder ab, insbesondere wenn die NS-Bezüge nach Jahrgängen betrachtet werden. Ausgangsbasis für die folgenden Berechnungen ist weiterhin das Sample jener 241 zweifelsfrei identifizierten Personen, die zwischen 1949 und 1976 Führungsposten im BVM bekleideten. In einem ersten Schritt (*Vgl. Tabelle 6, S. 47*) wurden, um bisherige Verzerrungen zu beseitigen, alle Personen aus der Untersuchungsgruppe genommen, die nach 1927 geboren wurden und altersbedingt nicht mehr in die NSDAP eintreten konnten. Anschließend wurde diese Altersgrenze sukzessive nach unten verlagert. Ziel war es, den Grad an NS-Bezügen innerhalb jener Personengruppen zu destillieren, die aufgrund ihres Alters mit höherer Wahrscheinlichkeit bereits im NS-Staat oder in der Wehrmacht verantwortliche Führungspositionen inne gehabt haben. Dahinter steht die Überlegung, dass hier auch das Ausmaß potentieller materialer Belastung höher sein dürfte als bei jenen Jüngeren, die sich noch auf niedrigeren Posten befanden. Eine weitere Grenze wurde im Jahr 1920 gezogen. Es wird angenommen, dass der Parteieintritt dem Jahrgang 1927 faktisch noch möglich war, realiter aber schon die Jahrgänge ab 1920 in abnehmendem Maße Gebrauch von dieser Möglichkeiten machen konnten. Grund dafür waren die immer stärker vorgezeichneten Lebenswege. Ausschlaggebende Kriterium stellt dabei die bis September 1944 geltende Regelung des Wehrgesetztes dar, wonach die Parteimitgliedschaft während des Wehrdienstes ruhte. Dies machte einen Parteieintritt oftmals erst nach Erfüllung der Wehrpflicht wahrscheinlich.[77] Viele junge Männer, die 1920 oder später geboren wurden, führte ihr Weg jedoch mit der Volljährigkeit über RAD und Grundausbildung in der Wehrmacht direkt in den Kriegsdienst. Die Heranziehung einer Altersgrenze im Jahr 1915 dient der weiteren Feingliederung. Die beiden Einschnitte in den Jahren 1910 und 1900 teilen die Gruppe der Kriegsjugendgeneration von der davorliegenden Vätergeneration der Veteranen des Ersten Weltkrieges.[78]

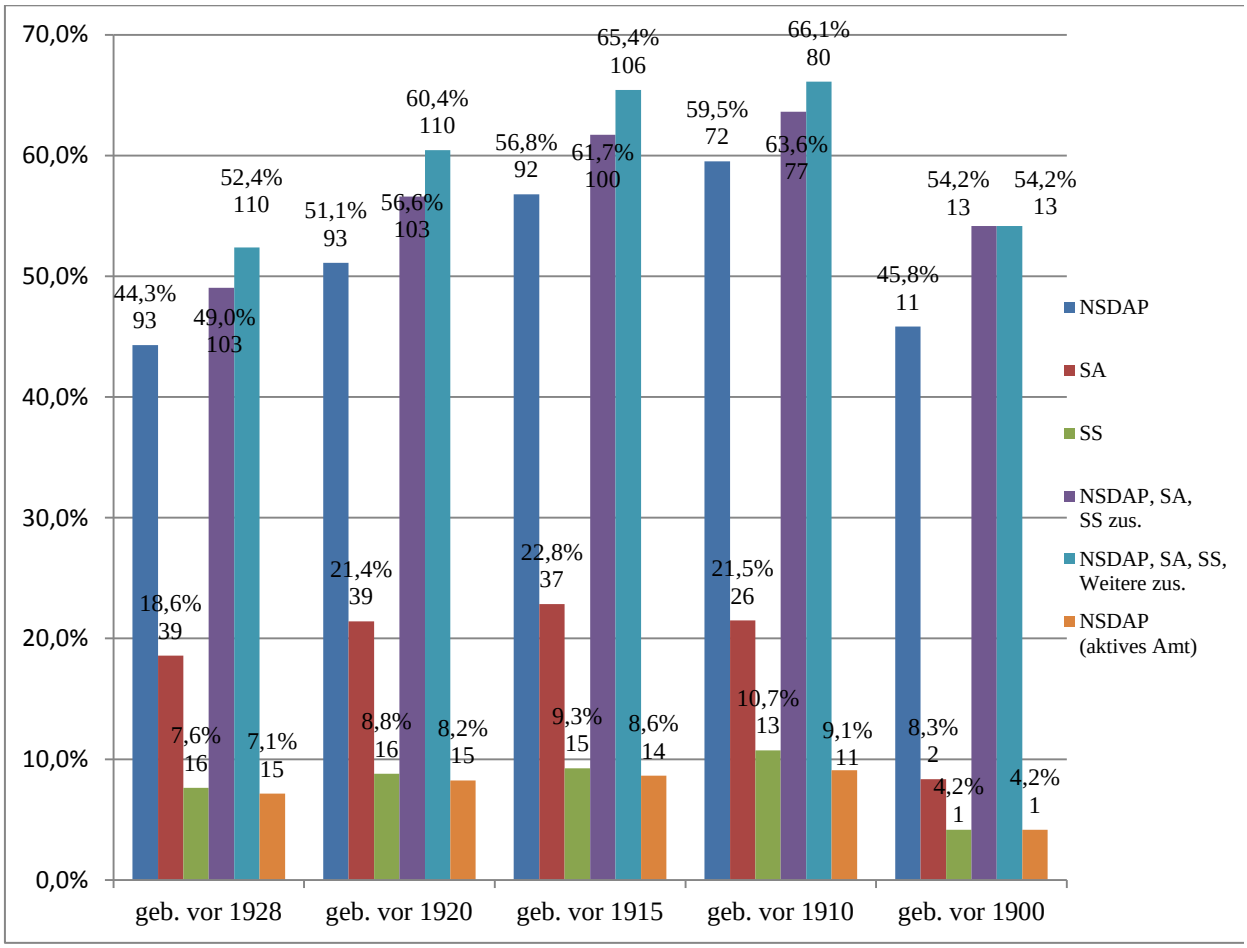
Die sukzessive Eingrenzung des Untersuchungsrasters auf ältere Jahrgänge korreliert zunächst mit einem steigenden Grad an NS-Bezügen. Werden nur die BVM-Mitarbeiter betrachtet, die

[76] Vgl. Einleitung, in: Michael Wildt, Die Generation des Unbedingten. Das Führungskorps des Reichssicherheitshauptamtes, Hamburg 2002.

[77] Vgl. Absolon, Rudolf, Wehrgesetz und Wehrdienst 1935-1945. Das Personalwesen in der Wehrmacht, Boppard am Rhein 1960.

[78] Als Stichdatum für die Einordnung in die davorliegende bzw. darauffolgende Gruppe wurde mit dem 30.06. jeweils die Mitte des Kalenderjahres zugrunde gelegt.

Tabelle 6: Formale NS-Belastung nach Jahrgängen



Die Tabelle dokumentiert die sukzessive Herausrechnung der "Spätgeborenen" aus dem Untersuchungssample. Ziel war die Ermittlung des Belastungsgrades jenes Personals, das bereits 1933 bzw. zwischen 1939 und 1945 verantwortungsvolle Positionen im NS-Staat innehatte und zwischen 1949 und 1976 in leitender Funktion Verwendung im BVM fand.

vor 1927 geboren wurden, so waren 44,3 Prozent (93) Mitglied der NSDAP. Unter Hinzuziehung von SA und SS steigt der Wert der NS-Bezüge auf 49 Prozent (103), mit den angeschlossenen Parteigliederungen auf 52,4 Prozent (110). 7,1 Prozent (15) bekleideten ein aktives Amt. Aus der Untersuchungsgruppe der BVM-Führungskräfte, die vor 1920 geboren wurden, waren 51,1 Prozent (93) Parteimitglieder. Mit SA und SS steigen die NS-Bezüge auf 56,6 Prozent (103), mit den nachgeordneten Organisationen auf 60,4 Prozent (110). 8,2 Prozent (15) übten eine aktive Parteifunktion aus. Signifikant ist, dass die Prozentwerte ansteigen, die absoluten Zahlen zwischen diesen beiden Gruppen allerdings unverändert bleiben: alle festgestellten NS-Bezüge konzentrieren sich auf Personen, die vor 1920 geboren wurden. Dies belegt eindringlich die These abnehmender Wahrscheinlichkeit von NS-Bezügen der Jahrgänge1920 und später.

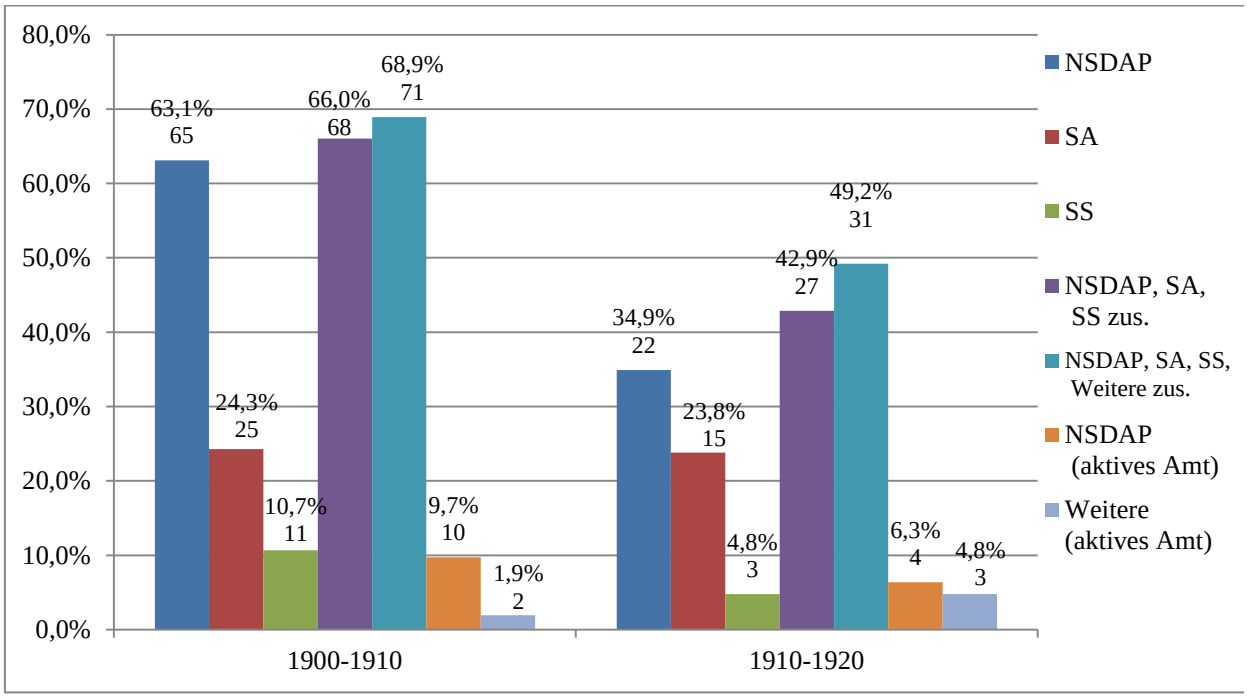
Hingegen stellen die Mitarbeiter, die vor 1915 geboren wurden, immer noch 92 der Parteimitglieder (56,8%). In NSDAP, SA und SS waren 100 Angehörige (61,7%) des späteren

BVM-Führungspersonals. Mit den angeschlossenen Gliederungen liegt ein Wert an NS-Bezügen von 65,4 Prozent (106) vor. 8,6 Prozent (14) besaßen einen aktiven Parteiposten. Mit Verengung des Fokus auf die Geburtsjahrgänge vor 1910 wird schließlich der Kulminationspunkt erreicht. So ergeben die 59,5 Prozent (72) Parteimitgliedschaften den Spitzenwert, ebenso wie 63,6 Prozent (77) NS-Bezüge für NSDAP, SA und SS zusammen respektive 66,1 Prozent (80) einschließlich der nachgeordneten Parteiorganisationen. Werden demgegenüber nur die Geburtsjahrgänge vor 1900 betrachtet, so sinken die feststellbaren NS-Bezüge wieder deutlich ab. Sie liegen bei 45,8 Prozent (11) bei Parteimitgliedschaften und bei 54,2 Prozent (13) insgesamt. So übte auch nur ein Vertreter aus dieser Gruppe (4,2%) ein Amt bei der NSDAP aus. Der Befund bestätigt etablierte Erklärungsmodelle der Geschichtswissenschaft auch im Hinblick auf das Bundesverkehrsministerium und dessen Vorläufer. Dies ermöglicht weitere Hypothesen für die Hauptuntersuchung: Da die NS-Bezüge für die Kriegsjugendgeneration erwartungsgemäß am höchsten ausfielen, sollte verifiziert werden, ob und in welchem Umfang diese Gruppe die ministerielle Funktionselite sowohl von NS-Verkehrseinrichtungen wie auch des Bundesverkehrsministeriums stellte.

Welche besondere Bedeutung dieser Alterskohorte zukommt, zeigt nicht nur der Vergleich mit den älteren, sondern auch mit den jüngeren Jahrgängen. Tabelle 6a (*Seite 49*) setzt die NS-Bezüge der Kriegsjugend mit der darauffolgenden Generation bis 1920 in Bezug. Wird ausschließlich die „Generation des Unbedingten“ betrachtet, steigen die bisher erreichten Spitzenwerte an NS-Bezügen noch einmal deutlich an. So waren 63,1 Prozent (65) jenes Führungspersonals des BVM, das zwischen 1900 und 1910 geboren wurde, Mitglied der Partei gewesen. 66 Prozent (68) davon waren in eine oder mehrere der Organisationen NSDAP, SA und SS eingetreten. Unter Berücksichtigung der angeschlossenen Parteiverbände erreicht der Grad an NS-Bezügen sogar 68,9 Prozent (71), immerhin zehn der Personen (9,7%) übten eine Tätigkeit innerhalb der NSDAP aus.

Die Werte der darauffolgenden, zwischen 1910 und 1920 geborenen Generation, rangieren demgegenüber deutlich niedriger. In dieser Gruppe waren 34,9 Prozent (22) Parteimitglied. Für NSDAP, SA und SS zusammen erreichen die NS-Bezüge 42,9 Prozent (27), beziehungsweise 49,2 Prozent (31), werden sonstige Parteieinrichtungen hinzugenommen. Dennoch betätigten sich insgesamt sieben Personen aus dieser Gruppe im nationalsozialistischen Sinne, vier davon (6,3 %) direkt bei der Partei, drei (4,8 %) bei einer der angeschlossenen Organisationen.

Tabelle 6a: Kriegsjugend und die darauffolgende Generation



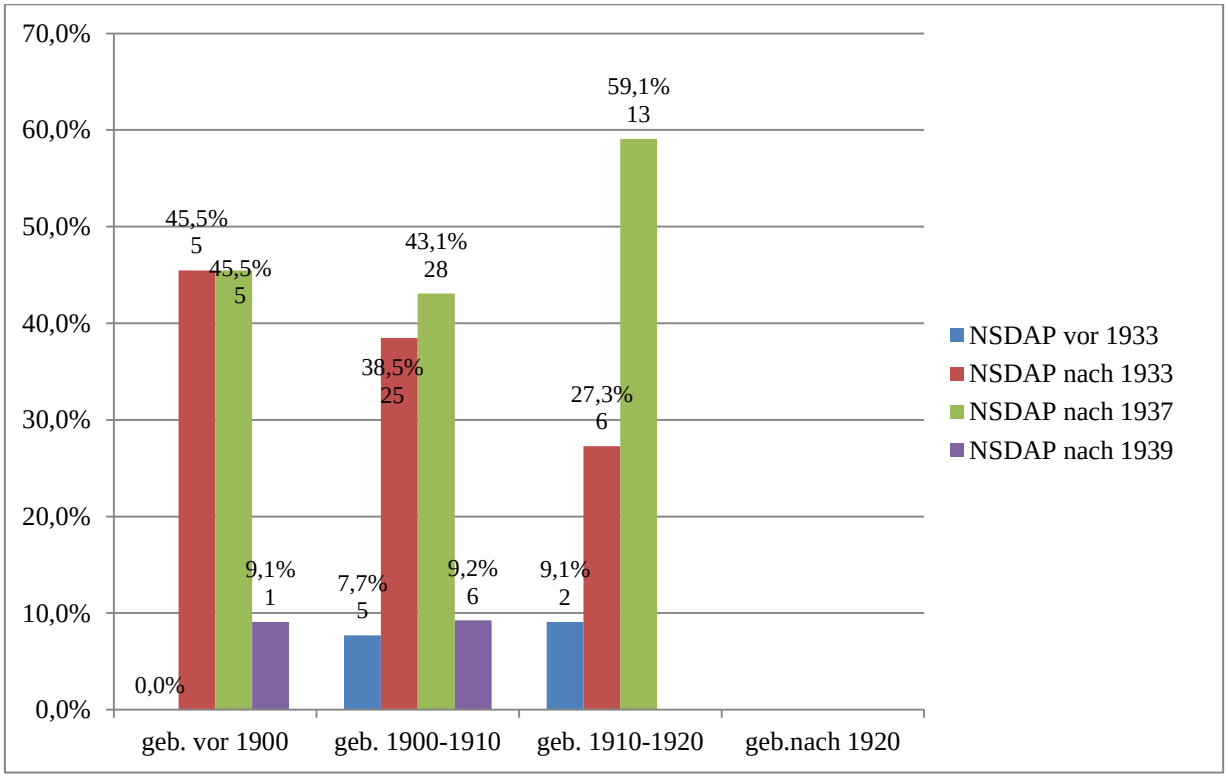
Der Erkenntniswert steigt weiter, wenn die Jahrgangscluster in Relation zum Zeitpunkt des Eintritts in die NSDAP gesetzt werden (*Tabelle 7, S. 50*).[79] In der Gruppe der vor 1900 Geborenen befindet sich keiner, der schon vor dem Herrschaftsantritt der Nationalsozialisten Mitglied der Partei war. Dies spricht für die Annahme, dass sich unter den älteren Jahrgängen – zumindest tendenziell – keine glühenden Verfechter der NS-Ideologie befanden, sondern dass dort pragmatischer Opportunismus überwog. Entsprechend hoch ist mit 45,5 Prozent (5) der Anteil der Märzgefallenen, sprich der Eintritte direkt ab März 1933. Doch traten ebenso viele der NSDAP erst nach 1937 bei, dagegen nur Einer (9,1%) nach dem Jahr 1939.

Mit 7,7 Prozent (5) ist der Anteil an Parteieintritten vor 1933 in der Riege der Kriegsjugendgeneration deutlich höher. Hier sind ebenfalls relativ viele Eintritte nach dem Jahr 1939 (9,2 %, 6 ges.) festzustellen, was als deutliches Bekenntnis zu den Zielen der Nationalsozialisten gewertet werden kann. 38,5 Prozent (25) in dieser Gruppe wurden dagegen zwischen 1933 und 1937 in die NSDAP aufgenommen, 43,1 Prozent (28) erst in den beiden folgenden Jahren. Bei der Gruppe der zwischen 1910 und 1920 Geborenen ist signifikant, dass deren Beitritte mehrheitlich in einem sehr jungen Alter, etwa mit Anfang 20, erfolgten. So sind neben relativ vielen Parteieintritten mit 59,1 Prozent (13) zwischen 1937 und 1939 – was erwartet werden konnte – dennoch viele frühere Mitgliedschaften vor 1933

[79] Aus Gründen der Übersichtlichkeit beschränkt sich die folgende Betrachtung auf Eintritte und Aufnahmeanträge in die NSDAP.

(9,1%) und direkt nach 1933 (27,2 %) festzustellen. Vor allem überrascht jedoch, dass hier nach dem Jahr 1939 keine Parteibeitritte mehr stattfanden. Dies bestätigt teilweise den Befund, der für die Jahrgänge ab 1920 erkennbar ist. Hier fanden überhaupt keine Eintritte mehr statt, was mit wachsender Konformität und Militarisierung der Lebensläufe dieser jungen Generation korrelliert.

Tabelle 7: Parteieintritte nach Geburtsclustern

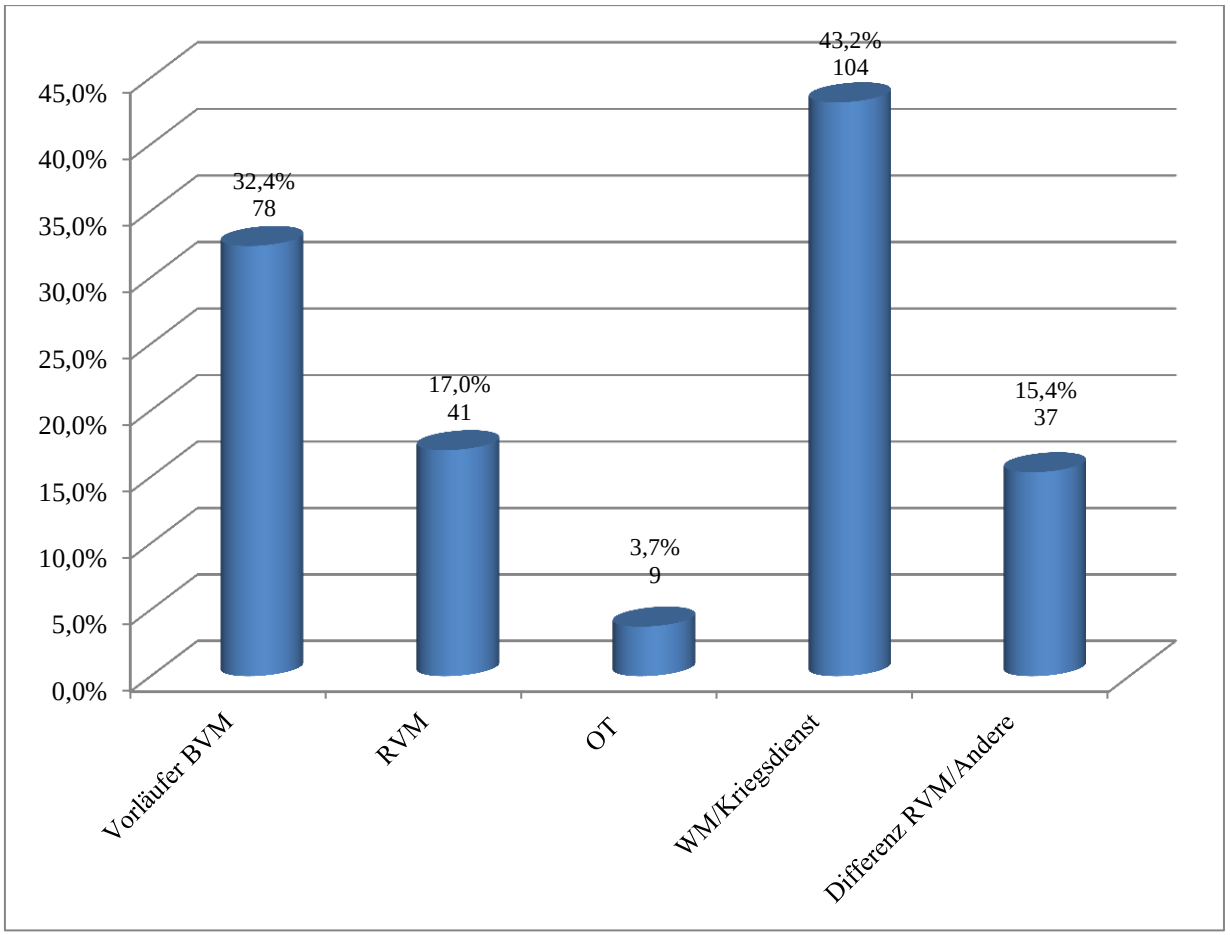


Schließlich wurden einige der personellen Kontinuitäten zwischen späterem Führungspersonal des BVM und dessen Vorläuferinstitutionen im Nationalsozialismus, zum RVM und zur Ministerialbürokratie vor 1945, in den Blick genommen (*Tabelle 8, S. 51*). Von den 241 untersuchten Personen, die ab 1949 den Dienstalltag innerhalb des BVM prägten, hatten mindestens 78 (32,4 %) Erfahrungen im Verkehrswesen vor 1945 gesammelt. In 41 Fällen (17 %) bestand eine direkte personelle Kontinuität zum Reichsverkehrsministerium. Allerdings lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage darüber treffen, in welchem Umfang diese Personen schon vor 1945 verantwortliche Positionen bekleideten. Für immerhin neun Mitarbeiter (3,7 Prozent) ist eine vormalige Betätigung bei der Organisation Todt nachgewiesen. Die 37 verbleibenden Personen (15,4%) verteilen sich auf die zahlreichen anderen Institutionen, die in Deutschland vor 1945 das Verkehrswesen konstituierten. Hierzu zählen etwa die Einrichtungen des Generalinspekteurs für das Deutsche Straßenwesen, des

Generalinspekteurs für Wasser und Energie, des Reichskommissars für Seeschifffahrt, des Reichsluftfahrtministeriums oder der Deutschen Reichsbahn, samt nachgeordneter regionaler Dienststellen.

Darüber hinaus hatten 43,2 Prozent (104) des späteren Führungspersonals Wehrdienst geleistet und am Zweiten Weltkrieg teilgenommen. Genauer zu klären bleibt, wie viele davon vor ihrer Einziehung bereits im Verkehrswesen oder im ministeriellen Dienst gearbeitet hatten und eine entsprechende Funktion während ihres Einsatzes beibehielten. Davon zu differenzieren sind reine Kampfeinsätze sowie Karrierewege, die erst nach dem Krieg in den Verkehrssektor führten. Ungeachtet dessen gilt es, die militärischen Biografien der späteren BVM-Führungskräfte grundsätzlich in den Blick zu nehmen und in Relation zu Dienstgrad und Einsatzort auf kriegsbedingte materiale Belastungspotentiale zu prüfen.

Tabelle 8: Karrierewege und Kriegseinsatz des leitenden Personals vor 1945
Personelle Kontinuitäten zum RVM und den Vorläuferinstitutionen des BMV



IV. Resümee: Forschungsperspektiven und notwendige Untersuchungsfelder

Welche Konsequenzen sind aus den bisherigen Ergebnissen zu ziehen, um der Betrachtung des deutschen Verkehrswesens zwischen Brüchen und Kontinuitäten gegenüber dem NS-System eine angemessene Kontur zu verleihen? Die gruppenbiografische Extrapolation verweist auf den hohen Forschungsbedarf, der hinsichtlich des leitenden Personals des frühen BVM bis in die erste Hälfte der 70er Jahre besteht. Dessen Karrierewege über die Zäsur von 1945 nachzuverfolgen und die inhaltlichen Beharrungskräfte und Transformationen richtig zu deuten, erfordert eine exakte funktionale Kenntnis der Verkehrsträger im Kontext nationalsozialistischer Herrschaftspraxis. Die bisherigen Recherchen zur strukturellen Entwicklung der Transportorgane zeigen dies ebenso eindringlich, wie die Tendenz zunehmend unbürokratischen und personenbezogenen Verwaltungshandelns. Ebenso besteht die Notwendigkeit, die Personal- und Sachpolitik der beiden deutschen Ministerien der Nachkriegszeit zu vergleichen. Schließlich rückt der erste Bundesverkehrsminister, Hans-Christoph Seebohm (1949-1966), in das Zentrum des Interesses. Das Agieren dieses stark umstrittenen, „revisionistischen Hardliners rechter Couleur", vertieft nicht nur das Verständnis des politischen Klimas innerhalb des Verkehrsministeriums, sondern der damaligen Bundesrepublik insgesamt.[80] Damit kommt die Voruntersuchung zu dem Schluss, dass adäquate Aufarbeitung den Blick nicht auf institutionelle oder personelle Kontinuitäten verengen darf. Vielmehr müssen Prozesse historischer Konversion und Kohärenz innerhalb des Verkehrswesens als Ganzes analysiert werden. Um dies zu gewährleisten, ist die Ausarbeitung der folgenden fünf Einzelstudien, die sich wechselseitig ergänzen, unabdingbar:

1. Das Reichsverkehrsministerium: eine Infrastrukturanalyse des Nationalsozialismus
2. Die Organisation Todt: Bau von Verkehrseinrichtungen für Krieg und Völkermord
3. Das leitende Personal des Bundesverkehrsministeriums nach dem Nationalsozialismus
4. Das Ministerium für Verkehrswesen der DDR zwischen sozialistischem Antifaschismus und Altlasten des „Dritten Reiches"
5. Hans-Christoph Seebohm: erster Bundesverkehrsminister und revisionistischer Hardliner

[80] Vgl. Gilad, Margalit, Hans-Christoph Seebohm und sein Versuch zur Universalisierung des Vertriebenenproblems in der Nachkriegszeit, in: Stickler, Matthias, (Hrsg.), Jenseits von Aufrechnung und Verdrängung. Neue Forschungen zu Flucht, Vertreibung und Vertriebenenintegration, Stuttgart 2014, S. 35 f.

Ausgangs- und Bezugspunkt bildet die prosopographische Analyse des leitenden Personals des „frühen“ Bundesverkehrsministeriums (3). Sie steht in der Mitte des Projektzusammenhangs. Die Teilstudien gruppieren sich darum und ergänzen sich jeweils wechselseitig. Sie liefern wichtige interpretatorische Voraussetzungen und eröffnen Wege sachthematischer Vertiefung. Zunächst sind genauere Angaben über die formalen NS-Bezüge zu erwarten. Anhand der ermittelten Werte, die je nach Betrachtungsweise zwischen 63 und 69 Prozent liegen (*Tabelle 6a*), ist anzunehmen, dass die NS-Belastung innerhalb des BVM die Spitzenwerte anderer Ministerien ebenfalls erreichen, wenn nicht phasenweise sogar überschreiten könnte.[81] Allerdings stellen die äußerlichen NS-Bezüge nur einen Ausgangspunkt der gruppenbiografischen Untersuchung dar. Vielmehr gilt es, anhand der Betrachtung von Karrierewegen und individuellen materialen Belastungen, auf sachpolitische und mentale Beharrungskräfte wie Transformationen in der Verwaltungspraxis des BVM zu schließen.

Eine zentrale Voraussetzung für die Recherche dieser ministeriellen, beziehungsweise beruflichen, militärischen und politischen Lebenswege, geht naturgemäß mit der angemessenen Verortung des Verkehrswesens im NS-Herrschaftssystem einher. Aufgrund der institutionellen Komplexität bedarf es zweier Studien, um Bedeutung und Funktion von Transport, Beförderung, Bau und Infrastruktur in der Diktatur zu klären. Die Untersuchung über das RVM wendet sich stärker macht- und strukturgeschichtlichen Entwicklungen zu, ohne allerdings die verbrecherischen Dienstleistungen, insbesondere der Reichsbahn, während des Krieges, zu vernachlässigen. Die Studie über die OT ergänzt ihrerseits herrschaftspolitische Aspekte, konzentriert sich jedoch anhand exemplarischer Betrachtungen primär auf imperiale Aspekte von Verkehr während des NS-Vernichtungs- und Eroberungskrieges. Beide Untersuchungen ergänzen sich, indem im Kontext des RVM die Organisation von Beförderung und Transport dominieren, im Falle der OT dagegen die Bereitstellung verkehrsrelevanter Infrastruktur und damit Gesichtspunkte von Ausbeutung und Zwangsarbeit.

[81] Für das Bundesinnenministerium wurde jüngst ein Wert an formalen NS-Bezügen von rund 66 Prozent hinsichtlich der Parteimitgliedschaft für das Jahr 1960 ermittelt. Bei der Organisation Gehlen betrug die Anzahl leitender Mitarbeiter, die früher Mitglied der NSDAP waren, bereits im Jahr 1950 rund 57 Prozent, vgl.: Jost Dülffer (u.a. Hg.), Die Geschichte der Organisation Gehlen und des BND 1945-1968: Umrisse und Einblicke. Dokumentation der Tagung am 2. Dezember 2013, S. 26 ff.; ferner: http://www.pnn.de/campus/1294774/; https://www.deutschlandfunk.de/frank-boesch-andreas-wirsching-hueter-der-ordnung.1310.de.html?dram:article_id=420847; http://www.sueddeutsche.de/politik/ns-kontinuitaeten-schweben-ueber-der-vergangenheit-1.4020903; [letzter Zugriff: 25. Juni 2018].

Für den Zeitraum nach 1945/49 bietet das Ministerium für Verkehrswesen der DDR die Kontrastfolie für das Bundesverkehrsministerium. Dies gilt einerseits hinsichtlich der jeweiligen Personalpolitik anhand der Ermittlung von Einstellungspraktiken und dem Ausmaß leitender Beamter mit NS-Bezügen. Andererseits sollen auch hier Kontinuitäten und Brüche im jeweiligen sachpolitischen, mentalen, und gesellschaftsklimatischen Kontext vergleichbar gemacht werden; ebenso in Hinsicht auf das jeweilige Binnenverhältnis zwischen „belasteten" und „unbelasteten" Mitarbeitern. Dass schließlich der erste Verkehrsminister, Hans-Christoph Seebohm, einer eigenen Untersuchung bedarf, ist in erster Linie seinem stark polarisierenden Auftreten geschuldet. Hinzu kommen sein bisweilen fragwürdiges Demokratieverständnis, sowie seine offenkundig revisionistischen Forderungen als Sprecher der Sudetendeutschen Landsmannschaft, der er in Personalunion war.[82] Insbesondere ist zu prüfen, ob und inwieweit Seebohm nicht nur das mentale Klima innerhalb des Bundesverkehrsministeriums prägte, sondern diesem durch die Beeinflussung von Geschäftsgängen oder die Förderung von Seilschaften seinen Stempel aufdrückte.

Im Folgenden werden die fünf Einzelstudien nach einem stets dreigliedrigen Schema näher erläutert: Sofern noch nicht geschehen, werden jeweils einleitende Erläuterungen über den Forschungsstand vorangestellt. Daran knüpft ein Überblick über die wichtigsten Archivbestände an, um Ansatzmöglichkeiten für weitere Recherchen aufzuzeigen. Schließlich werden potentielle Untersuchungsfelder vorgestellt. Dies dient einerseits dazu, die jeweilige Forschungsrelevanz darzulegen und den Teilprojekten Kontur zu verleihen. Andererseits soll angesichts der engen Verzahnung der einzelnen Arbeiten auf die Notwendigkeit hingewiesen werden, bestimmte Themenfelder abzugrenzen. Dies kann zum jetzigen Stand allerdings nur vereinzelt geleitstet werden. Das Forschungsprojekt bleibt in dieser Hinsicht auf rege Abstimmung und kontinuierlichen Austausch der Mitarbeiter untereinander angewiesen. Deswegen wird eine einheitliche Leitung und Durchführung innerhalb einer Forschungseinrichtung dringend empfohlen.

[82] Nähere Erläuterungen hierzu folgen im entsprechenden Unterkapitel.

1. Das Reichsverkehrsministerium: eine Infrastrukturanalyse des Nationalsozialismus

a.) Forschungsstand und Literatur

Die wichtigsten wissenschaftlichen Werke, die in der Regel Einzelaspekte von Reichsverkehrsministerium und Reichsbahn vor 1945 beinhalten, wurden bereits im Einleitungsteil dieser Vorstudie genannt. Somit seien an dieser Stelle weitere Arbeiten lediglich ergänzend erwähnt.

Etwa der Literaturüberblick von Michael Hascher und Stefan Zeilinger, der die jüngsten Forschungsrichtungen zur Verkehrsgeschichte Deutschlands seit 2001 zusammenfasst.[83] Allerdings widmet sich der Großteil der dort gesammelt vorgestellten Studien technischen, infrastrukturellen oder ökonomischen Aspekten des Verkehrswesens. Dessen Einbettung in das NS-Regime wie die Erfüllung verbrecherischer Funktionen wird weitgehend ausgeklammert. Dies gilt auch für die Analyse des Widerstreits von Unternehmerinitiative und staatlicher Regulierung in der deutschen Handelsschifffahrt zur Zeit des Nationalsozialismus von Stefan Kieckel.[84] Dem Thema Zwangsarbeit in der deutschen Binnenschifffahrt im Kontext des Kriegseinsatzes nähert sich dagegen Eckard Schinkel an, jedoch eher in deskriptiver und „erinnernder" Form, denn wissenschaftlich-analytisch.[85]

Die Schlüsselposition des Staatssekretärs Alfred Ganzenmüller im Reichsverkehrsministerium und die tragende Rolle der Reichsbahn im Holocaust beleuchten Günter Nebila und Heiner Lichtenstein.[86] Die beiden Untersuchungen sind insofern bemerkenswert, als sie in kritischer Auseinandersetzung ein bezeichnendes Licht auf den geschichtspolitischen Umgang – vormals – leitender Mitarbeiter von Reichs- und Bundesverkehrsministerium beziehungsweise der Deutschen Bahn mit der eigenen historischen Verantwortung lenken. Gemeint sind die Publikationen von Hans Pottgießer und Eugen Kreidler, die offenkundig in der Intention verfasst wurden, die Leistungen der deutschen Eisenbahner im Zweiten

[83] Vgl. Michael Hascher / Stefan Zeilinger, Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen – ein Literaturüberblick über die jüngsten Forschungen, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (2001), S. 165-183.

[84] Stefan Kieckel, Die deutsche Handelsschifffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933 bis 1940/41, Bremen 2010.

[85] Eckard Schinkel, Totaler Arbeitseinsatz für die Kriegswirtschaft. Zwangsarbeit in der deutschen Binnenschifffahrt 1940-1945. Erinnerungen. Dokumente. Studien, Essen 2005.

[86] Vgl. Neliba, Günter, Staatssekretär Kleinmann und Nachfolger Ganzenmüller im NS-Reichsverkehrsministerium ab 1937, in: Historische Mitteilungen 12 (1999), S. 221-246; Heiner Lichtenstein, Räder rollten für den Mord. Die Deutsche Reichsbahn und der Holocaust, in: Tribüne. Zeitschrift zum Verständnis des Judentums (82, 1982), S: 86-99.

Weltkrieg zu glorifizieren und die Beteiligung an Verbrechen zu bagatellisieren.[87] Insbesondere Kreidler geriet in die Kritik, da seine Arbeit nach dem Strafprozess gegen Alfred Ganzenmüller erschien. Also zu einem Zeitpunkt, als die Verantwortung der Reichsbahn bei der Vernichtung der europäischen Juden durch die Berichterstattung der Presse bereits ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gedrungen war. Dies führte schließlich zu dem Vorwurf, Kreidlers Absichten deckten sich mit den Intentionen von Bundesverkehrsministerium und Bundesbahn, die institutionelle Belastung durch die logistische Unterstützung des Völkermordes vertuschen zu wollen.[88] Die Frage, wie sich Selbstdarstellung des Ministeriums und Außenwahrnehmung in diesem Kontext im Laufe der Zeit wandelten, wird somit einen wichtigen Stellenwert innerhalb der kommenden Untersuchung einnehmen.[89]

In der Folgezeit erschienen differenziertere Arbeiten zu Holocaust und Deportationen, so von Alfred Gottwaldt und Birthe Kundrus.[90] Dennoch besteht weiterhin häufig das Manko thematischer Engführung oder zu deskriptiver, oberflächlicher Analyse, gerade im Hinblick auf das Wechselspiel von Verkehrswesen und NS-Herrschaftssystem. Somit existiert nach wie vor kein ernstzunehmender Versuch, die Rolle des Reichsverkehrsministeriums im nationalsozialistischen Machtgefüge in seiner Gesamtheit zu erforschen. Die Untersuchung der Praktiken, mit deren Hilfe Entscheidungen gefunden und Verantwortlichkeiten generiert wurden, ist weiterhin ein Desiderat. So lassen sich insbesondere die NS-Spezifika solcher Prozesse bisher kaum erfassen. Nur allzu häufig erscheint das RVM als lediglich ausführendes Organ von Entscheidungen, die an anderer Stelle getroffen wurden. Dies führt zwangsläufig dazu, Fragen nach eigenen Initiativen oder den Mechanismen der Kooperation mit anderen Dienststellen zu vernachlässigen. Zwar ermittelten einige Studien die offenbar zentrale Position des RVM an der Schnittstelle zwischen Partei, Ministerien, Wehrmacht und weiteren NS-Organisationen, doch notwendige analytische Konsequenzen blieben bislang aus.

---

[87] Vgl. Hans Pottgiesser, Die Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944, Neckargemünd 1960; Eugen Kreidler, Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und Kriegswirtschaft, Göttingen 1975. Pottgiesser war Eisenbahner während des Zweiten Weltkrieges und später Referent in der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Eugen Kreidler war im Zweiten Weltkrieg zeitweise Leiter der Verbindungsgruppe des RVM beim Chef des Transportwesens im Oberkommando der Wehrmacht und später Oberbetriebsleiter bei der Deutschen Bundesbahn.

[88] Vgl. Heiner Lichtenstein, Räder rollten für den Mord. Die Deutsche Reichsbahn und der Holocaust, in: Tribüne. Zeitschrift zum Verständnis des Judentums (82, 1982), S: 90 f.

[89] Dabei bleibt zu klären, ob dies im Rahmen der Grundlagenarbeit zum Reichsverkehrsministerium geschehen kann. Thematisch besser geeignet scheinen zum jetzigen Zeitpunkt die Studien zum Führungspersonal des Bundesverkehrsministeriums.

[90] Birthe Kundrus (Hrsg.), Die Deportation der Juden aus Deutschland. Pläne – Praxis – Reaktionen, 1938-1945, Göttingen 2005.

b.) Archivbestände und Quellen

Der Hauptteil – in quantitativer wie qualitativer Hinsicht – an überlieferten Quellen zum Reichsverkehrsministerium und zum deutschen Eisenbahnwesen befindet sich heute im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (BArch). Der Bestand R 5 „Reichsverkehrsministerium“ umfasst mehrere Tausend Aktenordner. Für das Ministerium deckt er den Zeitraum zwischen dessen Gründung im Jahr 1919 und dem Kriegsende 1945 ab, die Unterlagen zum Eisenbahnwesen setzen vereinzelt früher ein.

Das Inventar R 5 ist Teil der Obergruppe Wirtschaft, Rüstung, Landwirtschaft, Post, Verkehr und umfasst selbst drei Hauptsektionen: (1.) Kraftverkehr, Luftschifffahrt, Hauptbüro und kleinere Strukturteile, (2.) Eisenbahn sowie (3.) Binnenschifffahrt und Seeverkehr. Alle Abschnitte enthalten ausführliche Angaben zu Organisation, struktureller Entwicklung wie Geschäftsbetrieb und ermöglichen dadurch eine kontinuierliche Betrachtung der Beziehungen zu Staat und Wirtschaft. Der Aufgabenbereich Landesverteidigung ergänzt dies um das Verhältnis zwischen RVM/RB und Wehrmacht. Neben Grundsatzfragen des Verkehrs wie zu Personen- und Güterbeförderung, Normung und Typisierung, Forschung und alltäglicher Betriebsabwicklung, dokumentieren die Unterlagen den Übergang der Luftfahrtabteilung an das Reichsluftfahrtministerium. Ebenfalls, auf nachgeordneter Ebene, die Einsetzung von Bevollmächtigten für den Nahverkehr wie die weiteren Verlagerungen von Kompetenz- und Hoheitsbereichen. Den Wandel von Aufbau und Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums und damit zusammenhängend die Fluktuation von Mitarbeitern in verantwortungsvollen Positionen, veranschaulichen weiterhin die Akten des Hauptbüros. Vertiefen lässt sich dies anhand der Unterlagen der Abteilungen „Personal- und Sozialwesen“, „Allgemeine Verwaltung“ oder „Finanzen“ bei den einzelnen Verkehrsträgern. Neben Geschäftsverteilungsplänen und Belegschaftsfragen enthalten die Akten weiterführende Hinweise auf die Beziehungen des RVM zu anderen Dienststellen, Organisationen und Institutionen, wie zu Veränderungen in den Ressortverhältnissen der obersten und höheren Reichsbehörden mit angeschlossenen Einrichtungen auf Ebene der Gaue. Zudem sind die genannten Bestände von Bedeutung, da sie Rechercheansätze zur Zwangsarbeit von Kriegsgefangenen und Juden bei Einrichtungen von RVM und RB liefern. Ansätze zur Rekonstruktion von Deportationen, wie für den Transport von Zwangsarbeitern für andere NS-Institutionen und eigene Zwecke, liefern etwa Belege über Zugbildung, Bereitstellung und Zuteilung von Wagen und Loks der Betriebsabteilung. Insbesondere das Referat 21[91] in der

[91] Die damalige Bezeichnung des Referats 21 lautete: „Massenbeförderung, Post- und Personenwagenangelegenheiten, Wehrmachturlauberverkehr“.

Eisenbahnabteilung E II (Betrieb und Bau), spielte eine herausragende Rolle bei der Koordinierung entsprechender Transporte mit dem Reichssicherheitshauptamt (RSHA). Schließlich enthält der Bestand R 5 als Anhang zwei Sammlungen ehemals führender Mitarbeiter, die aufschlussreiche Erkenntnisse über die Aufgaben von RVM und RB im Zweiten Weltkrieg liefern: Der Bestand „Sarter“ umfasst neben den Generalbetriebsleitungen (GBL) und den Reichsbahndirektionen (RBD) die Aufstellung von Feldeisenbahnkommandos und die Tätigkeit der Eisenbahn in den besetzten und eingegliederten Gebieten. Die Sammlung „Kreidler“ ergänzt dies um Kooperation und sachgebietsmäßige Verflechtungen mit der Wehrmacht aus der Sicht des ehemaligen Leiters der Verbindungsgruppe des RVM beim Chef des Transportwesens im Oberkommando der Wehrmacht.

Darüber hinaus befinden sich zahlreiche Sekundärüberlieferungen, die ebenfalls Entwicklung, Stellung und Wirken von RVM und RB innerhalb des NS-Systems dokumentieren, in weiteren Beständen des Bundesarchivs Berlin-Lichterfelde. An erster Stelle zu nennen sind etwa die Überlieferungen des Reichsministeriums für Rüstung und Kriegsproduktion (R 3), des Beauftragten für den Vierjahresplan (R 26), des Reichswirtschaftsministeriums (R 3101), des Finanzministeriums (R 2), des Reichsluftfahrtministeriums (RL 1), des Auswärtigen Amtes (R 901) oder des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen (R 4601). Weiterhin die Bestände der Reichskanzlei (R 43), der Präsidialkanzlei (R 601), des Reichskanzleramtes (R 1401), des Reichsministeriums für die Besetzten (Ost-)Gebiete (R 6/R 1601), der Eisenbahnverwaltungen in den besetzten Gebieten (R 124), der Südosteuropa-Gesellschaft (R 63) oder des Persönlichen Stabs Reichsführer SS (NS 19). Im Gegenzug bilden sich Verflechtung und Kooperation mit diesen Einrichtungen und Behörden im Umfang von mehreren hundert Aktenordnern innerhalb des Bestandes des Reichsverkehrsministeriums und der Reichsbahn ab (R 5).

Weitere wichtige Sekundärüberlieferungen, insbesondere für den Zeitraum des Zweiten Weltkrieges, befinden sich in großem Umfang im Bundesarchiv, Abteilung Militärarchiv, in Freiburg im Breisgau (BArch-MA). Die Unterlagen der Transport- und Verkehrsdienststellen der Wehrmacht (RW 18) beinhalten die Aufgabenbereiche der Generäle des Transportwesens, von Wehrmachttransportleitungen, deren Eisenbahntransportabteilungen, sowie allgemeine Angaben zu Personalangelegenheiten und dem Zusammenspiel von RVM/RB mit den einzelnen Wehrmachtverkehrsdirektionen. Weitere Informationen zu Unterstellungsverhältnissen, der wechselseitigen Abstellung von Personal, den Angelegenheiten der Transportoffiziere, aber auch Transportvereinbarungen und Schriftwechsel zwischen Militär und RVM, sind in den Akten des Chefs des Transportwesens

beim Oberkommando des Heeres (OKH) überliefert (RH 4). Die Akten der Verkehrskommandanturen der Wehrmacht (RH 35) enthalten ebenfalls Angaben, ebenso wie im Bereich der Spitzenbehörden jene des Wehrmachtführungsstabes (RW 4) im Oberkommando der Wehrmacht (OKW), des Wehrwirtschafts- und Rüstungsamtes (RW 19), oder des Wehrmachtintendanten zur besonderen Verwendung (RW 7). Auch die Überlieferungen der Transportoffiziere bei den jeweiligen Militärbefehlshabern (RW 35 ff.) versprechen weitere Einblicke.

Darüber hinaus befinden sich weitere zentrale Bestände zum Reichsverkehrsministerium und der Deutschen Reichsbahn im Verkehrsmuseum Nürnberg, im Institut für Zeitgeschichte in München (IfZ), sowie in den National Archives in Washington (NARA). Die Kooperation zwischen nachgeordneten Verkehrsdienststellen mit jenen von Staat, Partei und Wehrmacht ist dagegen in den jeweiligen Landesarchiven genauer dokumentiert. Für die Untersuchung individueller Karrierewege und materialer NS-Bezüge bieten die Sammlungen des Berlin Document Center in Berlin-Lichterfelde (BDC), die Unterlagen der Behörde des Bundesbeauftragten für die Stasi-Unterlagen (BStU) und die Datenbank „Verfolgung von NS-Verbrechen durch deutsche Justizbehörden seit 1945“ (NSG) am IfZ München erste Ansatzpunkte. Für vertiefende Recherchen, insbesondere über das Jahr 1945 hinaus, stehen die Materialien der Zentralen Stelle Ludwigsburg, sowie Spruchkammerunterlagen, insbesondere aber von Strafprozessen und staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren zur Verfügung, die in der Regel bei den jeweiligen Haupt/Staatsarchiven der Länder verwahrt werden.

c.) Forschungsperspektiven und Untersuchungsfelder

Eine gebührende Annäherung an den Untersuchungsgegenstand muss den Blick über Einzelaspekte und eine reine Institutionengeschichte ausweiten. Für die vorliegende Aufarbeitung bietet es sich an, das RVM in das Zentrum einer Infrastrukturanalyse des NS-Systems zu rücken. Diese soll gleichermaßen die machtpolitischen Intentionen von Verkehr, wie auch die herrschaftliche Einbettung und Realisierung dieses Arbeitsbereiches beleuchten. Neben der anatomischen Entwicklung, sprich der strukturellen Verzahnung des RVM mit anderen staatlichen Einrichtungen, werden so zugleich die „biochemischen“ Prozesse, die darüber hinaus weisen, analysiert.[92] Dies ist umso dringlicher, da politische Funktionsweisen

[92] Vgl. Martin Broszat, Der Staat Hitlers. Grundlegung und Entwicklung seiner inneren Verfassung, München 2000; ferner: Helmut Krausnick / Martin Broszat (u.a. Hrsg.), Anatomie des SS-Staates, Nördlingen 1994.

im Nationalsozialismus ressortübergreifend an teils unbürokratische und personenbezogene Regierungsstile gekoppelt wurden. Damit einher gingen polykratische Tendenzen institutioneller Segregation bei gleichzeitiger Ämterakkumulation. Die Einbeziehung dieser Vorbedingungen ermöglicht es, nicht nur das RVM und das Verkehrsressort in ihrem gesamten Wirken zu erfassen, sondern zugleich weiterführende Erkenntnisse über Herrschaftspraktiken des „Dritten Reiches“ zu sammeln. Dies sowohl auf verschiedensten behördlichen Ebenen, als auch im Zusammenwirken führender Einzelpersonen im Sinne eines spezifisch nationalsozialistischen Voluntarismus.

Ausgehend von den geschilderten strukturellen Entwicklungen (*s. Kap. II. 1*) ergeben sich drei konzentrisch gelagerte Untersuchungsfelder mit dem RVM im Mittelpunkt: Erstens rücken mit den verbliebenen Kompetenzbereichen die Binnenfunktionen in den Fokus. Damit verbunden ist die Frage nach ideologischer Durchdringung des Ministeriums: Wie wurden NS-Maßgaben intern umgesetzt und wie wurden sie nach außen hin, gegenüber Dritten vertreten? Zweitens muss untersucht werden, wie sich die Auslagerung von Aufgaben und die Usurpation von Hoheitsgebieten durch fremde Dienststellen[93] auf den alltäglichen Geschäftsgang auswirkten. Drittens gilt es, das Bild von Einbettung, Rolle und Funktion des RVM innerhalb des NS-Herrschaftssystems zu entwickeln. Hierfür ist es notwendig, anhand sachorientierter Nahtstellen, Kooperation und Verflechtung des RVM mit weiteren NS-Instanzen zu betrachten.

Quer zu diesem analytischen Überbau liegen Untersuchungsfelder, die sich an den Aufgabenbereichen des Ministeriums orientieren und nach zeitlichen wie inhaltlichen Gesichtspunkten differenziert werden können. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges im Jahr 1939 stellt hier eine wesentliche Zäsur dar. Während der Friedensjahre des „Dritten Reiches“ erfüllten das RVM, wie das Verkehrswesen insgesamt, in stärkerem Umfang herrschaftssichernde Funktionen. Diese waren an innenpolitischen Kriterien wie der – zumindest propagandistisch inszenierten – Abmilderung sozialer Gegensätze orientiert. Dennoch muss auch diese Entwicklung vor dem Hintergrund von Wiederbewaffnung und Aufrüstung gesehen werden. Ebenso kann nach personellen und inhaltlichen Transformationen im Jahr 1933 wie nach den Folgewirkungen der Nürnberger Gesetze im Jahr 1935 gefragt werden; sowohl im Hinblick auf die interne Beschäftigungspolitik wie auch bezüglich der Beförderung von Menschen und Gütern. Mit der Eroberung fremder Territorien wuchs zugleich der Verantwortungs- und Betriebsbereich des RVM. Damit bediente das Ministerium endgültig die NS-Kriegsziele, die von Unterdrückung, Ausbeutung und

[93] Vgl. Broszat, Der Staat Hitlers, insbes. S. 328-332: „Sondervollmachten für Fritz Todt“.

Völkermord geprägt waren. In dieser Phase rücken verstärkt ministerielle Handlungsfelder in das Zentrum des Interesses. Auf der einen Seite ermöglichten sie die Führung und die Verlängerung des Krieges. Und auf der anderen Seite – und sei es nur durch logistische Begünstigung – unterstützten sie die Verbrechen des NS-Regimes. Dazu zählen die Deportation von Millionen von Juden und anderer „Gemeinschaftsfremder“ in die Konzentrations- und Vernichtungslager, der Transport und Einsatz völkerrechtswidrig rekrutierter Zwangsarbeiter, oder die Beteiligung des RVM an der Hungerstrategie gegenüber der sowjetischen Zivilbevölkerung, etwa durch die Abfuhr lebenswichtiger Nahrungsmittel und Rohstoffe.[94]

In methodischer Hinsicht ist neben herrschaftsgeschichtlichen Aspekten die Einbeziehung kultur-, mentalitäts-, alltags- und gesellschaftswissenschaftlicher Theoriemodelle ebenso denkbar wie wünschenswert. Im Vordergrund steht die Absicht, für die ohnehin gegebene Vernetzung, mehr noch für die wechselseitige Ergänzung mit den anderen Teilstudien, sinnfällige Anknüpfungspunkte zu schaffen, beziehungsweise diese auszubauen. Mit Blick auf die prosopographisch angelegten Arbeiten über das BVM und das MfV, die jeweils personelle, ideologische wie sachpolitische Kontinuitäten untersuchen, werden bereits hier die rahmengebenden Bedingungen ausgeleuchtet. Auf deren Grundlage entwickelten sich die subjektiven Wahrnehmungs- und Sinndeutungsmuster der damals handelnden Akteure. Nur so können deren Karrierewege umfassend interpretiert, aber auch die Entstehung von Seilschaften aufgedeckt werden. Damit ist zugleich die Frage aufgeworfen, ob, in welchem Umfang und an welcher Stelle Führungspersonal des RVM zu untersuchen ist, das nach 1945 berufstätig blieb, jedoch keine weitere Verwendung innerhalb der deutschen Verkehrsressorts fand. So wurden anhand von Geschäftsverteilungsplänen bisher rund 400 Personen ermittelt, die zwischen 1933 und April 1945 in führender Position, von der Stelle eines Referatsleiters an aufwärts, im Bereich des RVM beschäftigt waren.[95] Hierbei scheint es geboten, sich auf Laufbahnen mit besonders schwerer materialer Belastung zu konzentrieren, und diese im Rahmen der gruppenbiografischen Analysen weiterzuverfolgen. Ähnlich starke Berührungspunkte bestehen gegenüber der zweiten Infrastrukturstudie, die sich der Untersuchung der OT widmet. Die Verzahnung ist hierbei sachorientiert und folgt der Logik,

[94] Vgl. Dietrich Eichholtz, Der Krieg gegen die Sowjetunion als Wirtschaftsexpansion und Raubkrieg, in: Johannes Hürter / Christian Hartmann (u. a. Hrsg.), Verbrechen der Wehrmacht. Bilanz einer Debatte, München 2005, S. 125-135; Ebd., Norbert Kunz, Das Beispiel Charkow. Eine Stadtbevölkerung als Opfer der deutschen Hungerstrategie 1941/42, S. 136-144.

[95] Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Namensfragmente, die mit Hilfe von Sachakten vervollständigt werden müssten. Die genannte Zahl von rund 400 Personen versteht sich einschließlich der Mitglieder des Verwaltungsrates und des Beirates der Deutschen Reichsbahn sowie des Führungspersonals des Reichskommissars für die Seeschifffahrt.

dass sich verschiedene Institutionen unterschiedliche Facetten übergeordneter Aufgabengebiete teilten. Dies macht fallweise Abgrenzungen nötig, wobei Betriebslenkung verkehrsrelevanter Infrastruktur durch das RVM einerseits, deren bauliche Bereitstellung durch die OT andererseits, eine Trennlinie erzeugen.

Von den zahlreichen Zugriffspunkten, die aus der bisherigen Analyse abgeleitet werden können, lässt sich an dieser Stelle nur ein Bruchteil benennen oder anhand gesichteter Quellen veranschaulichen. Potentielle Untersuchungsfelder wurden zudem im Kontext der strukturellen Entwicklung des Verkehrswesens angedeutet. Dabei handelt es sich insbesondere um solche, die aus der Beziehungsdynamik zu anderen Institutionen resultieren. So stellte die Ausgliederung der Zuständigkeiten für Luftfahrt und Autobahnbau im Jahr 1933 gewiss einen wichtigen Einschnitt dar, der den Blick stärker auf die fortan informelle bzw. zwischenministerielle Zusammenarbeit lenkt. Gleichzeitig bestanden weitgehende personelle Kontinuitäten über den Machtwechsel hinweg, sowohl an der Spitze des RVM wie innerhalb der Eisenbahnabteilungen, die erst in den Jahren 1935/37 neu organisiert wurden. In diesem Zusammenhang kann die Bereitschaft des Reichsverkehrsministers Paul von Eltz-Rübenach – trotz bisweilen anders lautenden Urteils – benannt werden, eine dezidiert nationalsozialistische Verkehrspolitik zu fördern. Charakteristisch hierfür ist eine Denkschrift des Ministers vom April 1934, in der er seine Rolle als „Führer des Verkehrs“ und die damit verbundenen „geistigen“ Obliegenheiten betont. Demnach habe sich die deutsche Verkehrspolitik im Zuge der Machtübernahme nicht erst umstellen müssen, sondern „war dem Nationalsozialismus schon vorausgeeilt“[96] Von dieser Warte aus stellt sich nicht nur die Frage nach der kulturellen und sozialen Funktion von Reisen und Verkehr in den Friedensjahren der NS-Herrschaft, sondern zugleich nach einer Neubewertung der innenpolitischen Rolle von RVM und RB. Dies betrifft weiterhin das Verhältnis zu Wirtschaftsverbänden und deren nachgeordneten Stellen auf Länderebene, wobei Änderungen aus dem Gesetz zum organischen Aufbau der Wirtschaft und dem Gesetz zum Neuaufbau des Reiches vom Jahre 1934 resultierten. Als Konsequenz daraus und als Folge der Nürnberger Gesetze des Jahres 1935, lassen sich eigenständige Initiativen des RVM unter Dorpmüller eruieren, rassistische Dekrete und Maßnahmen der Arisierung gegenüber den Reichsverkehrsgruppen durchzudrücken.[97] Dies führt zwangsläufig zu einer Relativierung des teilweise immer noch auftauchenden Bildes, RVM und RB hätten frühe antijüdische Tendenzen nur widerstrebend oder halbherzig unterstützt. Auch die späteren

[96] Vgl. BArch, R 5/8871, Denkschrift des Verkehrsministers Eltz-Rübenach über neue Richtlinien der Verkehrspolitik im nationalsozialistischen Deutschland vom April 1934.
[97] Vgl. BArch, R 5/8982.

organisatorischen Veränderungen während des Krieges legen eine Neubewertung der Frage nach Handlungsspielräumen und Motivationen des RVM nahe.[98]

Weitere zwingende Untersuchungsfelder, insbesondere während des Krieges, folgen aus der engen sachbezogenen Verzahnung des RVM mit der Rüstungsindustrie, dem Militär und weiteren NS-Institutionen, wie dem Reichswirtschaftsministerium (RWM), dem Reichsfinanzministerium (RFM), dem Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft (RMEL) und großen Teilen der Bauindustrie. So bestand für das Ministerium in den besetzten Gebieten die Notwendigkeit zur Kooperation mit den jeweiligen territorialen Befehlshabern, wobei in Fragen der Versorgung der Wehrmacht den militärischen Transportchefs eine herausragende Bedeutung zukam. Stand die Ausbeutung der unterworfenen Länder im Fokus, waren fallweise zusätzlich der Beauftragte für den Vierjahresplan, das Reichssicherheitshauptamt (RSHA), der Sicherheitsdienst (SD) und der Reichsführer SS (RFSS) involviert. Innerhalb des Reichsgebietes wurden in der Regel das Reichsarbeitsministerium (RAM), die Deutsche Arbeitsfront (DAF) und die Nationalsozialistische Volkswohlfahrt (NSV) hinzugezogen. Die arbeitspragmatische und sachthematische Verflechtung zwischen RVM und anderen Institutionen gilt es nicht nur auf ministerieller Ebene, sondern auch mit Blick auf nachgeordnete Dienststellen in horizontaler, vertikaler wie diagonaler Perspektive zu untersuchen.

Einen Eindruck von der gleichermaßen kooperierenden wie konkurrierenden Verflechtung verschiedenster Stellen im Verkehrssektor liefert etwa der Blick auf das Ostbauprogramm in den besetzten sowjetischen Gebieten und im Generalgouvernement: Im Juli 1942 beschwerte sich der Chef des Transportwesens des Generalstabes des Heeres infolge einer Eingabe des Reichsverkehrsministeriums gegenüber dem Beauftragten der OT beim Chef des Wehrmachttransportwesens. Der Grund hierfür war, dass eine Reihe wichtiger Bauvorhaben des Eisenbahnbauprogramms „Ostbau 1942“ nicht begonnen oder wieder eingestellt werden musste, da die vorgesehenen OT-Einheiten in Richtung Front abgezogen waren. Allerdings galt der planmäßige Ausbau der Eisenbahn im rückwärtigen Gebiet als unerlässliche Grundlage sämtlicher Operationen. Den personellen Engpässen begegnete das RVM, indem es im Zusammenwirken mit dem Höheren SS- und Polizeiführer in Krakau und dem Leiter der Hauptabteilung Eisenbahn bei der Regierung des Generalgouvernements im September 1942 im Gebiet der Ostbahn 22.950 jüdische Arbeiter einsetzte. Davon waren 15.383 bei

[98] Vgl. BArch, R 5/2085 und R 2/31653, Führererlasse vom 4. und 23. Januar sowie vom 23. Oktober 1942.

Gleisarbeiten im Rahmen des Ostbauprogramms beschäftigt, der Rest verteilte sich auf Ausbesserungs- und Bahnbetriebswerke.[99]

Zu ähnlichen Vorgängen kam es, als das OKW und der Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion im gleichen Zeitraum trotz des Protests des Reichsverkehrsministers Personal aus dem Bereich der Binnenschifffahrt entnahmen, und es im Rahmen der OT-Transportflotte Speer dem Kriegseinsatz zuführten. Im Gegenzug erhielt das RVM vom Bevollmächtigten für den Vierjahresplan und dem Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz sogenannte Ostarbeiter, um diese in Häfen und Umschlagbetrieben einzusetzen.[100] Parallel hierzu wurden für die rund 11.000 Fehlstellen, die für März 1943 kalkuliert wurden, im Zusammenwirken mit der militärischen Besatzungsverwaltung, erneut dem RAM, der DAF und lokalen Arbeitsämtern, überwiegend jugendliche Franzosen „rekrutiert" und nach sechswöchiger Ausbildung in der Binnenschifffahrt eingesetzt.[101] Dies wirft ein Schlaglicht auf den von der Forschung bisher weitgehend vernachlässigten Aspekt von Umfang und Art des Zwangsarbeitereinsatzes bei Einrichtungen des RVM. Demgegenüber existiert eine erhebliche Fülle an Unterlagen, die neben den teils unmenschlichen Lebensbedingungen regelmäßige Anforderungen dokumentieren, wobei mit der Erhöhung der Zahl von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern den personellen Engpässen im Verkehrswesen begegnet werden sollte.[102]

Nach wie vor herrscht zudem Recherchebedarf, was die Rolle der Reichsbahn im Kontext des Völkermordes anbelangt. Wenngleich die Deportationszüge numerisch benannt sind und die Anzahl verschleppter Juden in groben Zügen bekannt ist, so mangelt es trotz erster Hinweise auf die Kooperation des RVM mit dem RSHA, etwa bei der Zusammenstellung von Zügen[103], immer noch an einer Darstellung, die die Komplexität der ministeriellen Verantwortung sowie dessen strukturelle Einbettung in den Holocaust in voller Gänze erfasst. Nach wie vor taucht bisweilen das Selbstbild der Reichsbahn als rein technokratischer Dienstleister auf, dessen

[99] Vgl. BArch, R 5/23128, Korrespondenz des Chefs des Transportwesens der Wehrmacht mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Beauftragten der OT beim Chef des Transportwesens der Wehrmacht vom 31. Juli 1942; Abschrift des Leiters der Hauptabteilung Eisenbahn bei der Regierung des Generalgouvernements an den Höheren SS- und Polizeiführer in Krakau vom 16. September 1942.

[100] Vgl. BArch, R 5/188, Reichsverkehrsministerium, Handakten Amtsrat Barth, Heft 7 (Verschiedenes), 1942-1944, hier: Korrespondenz mit anderen Reichsstellen vom September 1942.

[101] Vgl. BArch, R 5/120, RVM, Handakten Ob. Inspektor Jakob – Einsatz von Arbeitskräften in der Binnenschifffahrt (Ausländer) 1943.

[102] Vgl. BArch, R 5/15017, Unterlagen des Hauptprüfungsamtes des RVM, Anforderungen und Richtlinien für die Beschäftigung von Ausländern und Kriegsgefangenen bei der Deutschen Reichsbahn und den Eisenbahnabteilungen des RVM, Juli 1941 bis November 1943; R 5/7052, Unterlagen des RVM zur arbeitsrechtlichen Behandlung von Juden; R 5/3643, Unterlagen des RVM zur Beförderung ausländischer Zwangsarbeiter nach dem Reich; R 5/7052, Berichte der DAF über Todesfälle in Zwangsarbeiterlagern von RVM und RB.

[103] Vgl. Gottwaldt, Judendeportationen.

Mitarbeiter sich keine Gedanken über die Weiterbehandlung der „Menschenfracht“ am jeweiligen Bestimmungsort zu machen brauchten. Dabei sind es gerade die auffällige Außerachtlassung oder die frappierend beifällige Erwähnung entsprechender Sachverhalte in zahlreichen Dokumenten, die zumindest erhebliche Zweifel an dieser Sichtweise rechtfertigen. Dies zeigt etwa ein Streit zwischen RVM, dem Reichsführer SS und dem Militärbefehlshaber der Ägäis über die finanzielle Abwicklung von Judentransporten nach Auschwitz im November 1944. Demnach konnten die entstandenen Beförderungskosten von 1,9 Mio. RM den griechischen Staatsbahnen nicht in der „üblichen Weise“ – anhand des beschlagnahmten Vermögens der Juden – erstattet werden, da das deutsch-griechische Clearing erschöpft war.[104]

2. Die Organisation Todt: Bau von Verkehrseinrichtungen für Krieg und Völkermord

a.) Forschungsstand und Literatur

Obwohl die „Organisation Todt“ eine wichtige infrastrukturelle Rolle in der NS-Diktatur und insbesondere im Zweiten Weltkrieg spielte, ist sie bis heute äußerst unzulänglich erforscht. Dies gilt ebenso für den Namengeber der paramilitärischen Bautruppe, Fritz Todt, wie auch für Xaver Dorsch, den langjährigen Leiter der Berliner OT-Zentrale und ab Mai 1944 zugleich Chef des Amtes Bau-OT. Während ihrer Zeit als Führungskräfte im NS-Verkehrswesen, waren beide Männer für Millionen Arbeiter verantwortlich, zuletzt größtenteils Zwangsrekrutierte, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge.[105]

Bezeichnenderweise stammt ein beachtlicher Teil der Literatur zu Fritz Todt noch aus der Zeit des Nationalsozialismus selbst. So entstanden eine Reihe biografischer Schriften in Reaktion auf seinen Flugzeugabsturz am 8. Februar 1942. Exemplarisch für diese Nachrufe sind: ein Bericht über Leben und Werk Todts als „Mensch, Ingenieur und Nationalsozialist“ von Eduard Schönleben aus dem Jahr 1943 oder ein Requiem von Hanns Johst aus demselben Jahr. Darüber hinaus Todts eigene Reden und Schriften zur „Neuordnung der deutschen Technik“ aus der Zeit vor dem Krieg.[106] Naturgemäß müssen diese Werke im Kontext ihrer

[104] Vgl. BArch, R 2/23492, Korrespondenz zwischen Reichsfinanzministerium, dem militärischen Befehlshaber der Ägäis, dem Reichsführer SS und dem RVM vom 16. November 1944.

[105] Vgl. BArch, R 50 I/1a, Zusammenfassende Darstellung der Geschichte, Organisation und Funktion der OT sowie deren Rolle in der Kriegsvorbereitung und Führung von Xaver Dorsch, der Historical Division der U.S.-Army vorgelegt am 8. März 1950.

[106] Vgl. Hanns Johst, Fritz Todt. Requiem, München 1943; Eduard Schönleben, Fritz Todt. Der Mensch, der Ingenieur, der Nationalsozialist, München 1943; Fritz Todt, Zur Neuordnung der Deutschen Technik, Berlin 1937.

Zeit gelesen werden. Sporadische Versuche akademischer Annäherung fanden erst viel später statt und sind hinsichtlich Umfang, Analyse und wissenschaftlichem Ertrag oft äußerst ungenügend. Mitte der 60er Jahre versuchte immerhin Alan S. Milward Todts unterschätzte Rolle gegenüber seinem Nachfolger und weithin sichtbar erfolgreichen Kriegsrüstungsminister Albert Speer aufzuwerten.[107] Bis zum heutigen Tag wird dieser analytische Pfad gelegentlich weiter ausgetreten, wobei Todts Funktion im NS-System gegenüber Speers Produktionsleistungen oder allgemeiner technischer Faszination ironischerweise nach wie vor verblasst.[108] Die Frage von Norman Mörtzschky, wer vom plötzlichen Tod des Reichsministers für Bewaffnung und Munition profitierte, versteht sich dagegen als kurzer „Versuch" einer kritischen Bestandsaufnahme der Quellensituation.[109] Eine Biografie aus dem Jahr 1986 genügt nur äußerst bedingt wissenschaftlichen Ansprüchen und ist zudem im Hinblick auf Methode und Fragestellung veraltet.[110]

Um ein völliges Desiderat der Forschung handelt es sich bei der Person Xaver Dorschs. Der faktische OT-Leiter taucht in sämtlichen relevanten wissenschaftlichen Werken lediglich beiläufig auf. Genuine Aufsätze oder gar monografische Arbeiten zu seiner Person existieren bis dato nicht. Es sind lediglich einige ingenieurswissenschaftliche Schriften und Baugutachten vorhanden, die Dorsch nach dem Krieg im Rahmen seiner Tätigkeit bei der Dorsch-Consult selbst verfasste; einer Ingenieursgesellschaft, die heute unter dem Namen Dorsch-Gruppe firmiert und mit 2000 Mitarbeitern zu den größten unabhängigen Planungsgruppen Deutschlands zählt.[111] So zum Beispiel ein nicht datierter Entwicklungsplan für die Verkehrsnetze des Landes Schleswig-Holstein oder eine Verkehrsuntersuchung für den Großraum München von 1977.

Die Aufarbeitung der OT selbst, dem kriegswichtigsten nichtmilitärischen Verband im Wehrmachtgefolge mit Schlüsselfunktion für die Bereitstellung rüstungs- und verkehrsrelevanter Infrastruktur während des Krieges, ist aus wissenschaftlicher Sicht ebenfalls äußerst mangelhaft. So liegt zwar ein mehrbändiges Werk über „Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt" vor, das einen raschen quellengesättigten Einstieg in die

[107] Vgl. Alan S. Milward, Fritz Todt als Minister für Bewaffnung und Munition, in: VfZ (14, 1966), S. 40-58.
[108] Vgl. Tailor Blaine, Hitler`s Engineers. Fritz Todt and Albert Speer – master builders of the Third Reich, Casemate 2010.
[109] Vgl. Norman Mörtzschky, Wer profitierte vom plötzlichen Tod des Reichsministers für Bewaffnung und Munition, Dr. Fritz Todt? Versuch einer kritischen Bestandsaufnahme der Quellensituation, in: Historische Mitteilungen (11, 1998), S. 78-100.
[110] Vgl. Franz W. Seidler, Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches, München 1986.
[111] Vgl. Arbeitsgemeinschaft Ingenieurgesellschaft X. und D. Dorsch, München und Ingesta-Institut Gewerbebetriebe im Städtebau Köln, Xaver Dorsch 70 Jahre. Festschrift anlässlich der Vollendung des 70. Lebensjahres, München 1969; Ingenieurbüro Xaver Dorsch, Entwicklungsplan für die Verkehrsnetze des Landes Schleswig Holstein, Wiesbaden (ohne Datum); Dorsch, Xaver (u.a. Hrsg.), Verkehrsuntersuchung Großraum München, München 1977.

Thematik ermöglicht. Da es jedoch in wesentlichen Teilen auf den Vorarbeiten fußt, die Dorsch selbst nach Kriegsende für die Historical Division der U.S.-Army anfertigte, bedürfen die Bände dringend einer kritischen Überprüfung.[112] Ähnliches gilt für die Studien von Franz W. Seidler, die arglos interviewbasierte Aussagen des früheren OT-Leiters übernehmen und mitunter durch eine unreflektierte Faszination für die technischen Bauleistungen der OT irritieren.[113] Wissenschaftlich seriöse Annäherungen sind dagegen selten und beschränken sich auf einzelne Facetten der OT. Ihre logistische Bedeutung für das Funktionieren des deutschen Verkehrs- und Rüstungswesens im Krieg[114], was wiederum unabdingbare Voraussetzung für die Verwirklichung nationalsozialistischer Eroberungs- und Vernichtungsabsichten war, erfährt kaum eine angemessene Würdigung. Zu nennen wäre hier lediglich der knappe Aufsatz von Edith Raim über die OT-Zwangsarbeiterlager in Kaufering und Mühldorf, die im Zuge der unterirdischen Verlagerung der Rüstungsproduktion, in erster Linie für die Flugzeugindustrie, errichtet wurden.[115] Darüber hinaus die knappe Untersuchung von Fabien Lemmes, die gewisse Aspekte der OT-Einsätze in Frankreich und Italien länderübergreifend vergleicht.[116]

b) Quellen und Archivbestände

Der Kern des Quellenmaterials zur Organisation Todt lagert im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (Bestand R 50-I „Organisation Todt“ und Bestand R 50-II „Transporteinheiten Todt/Speer“). Genau wie die Akten des RVM ist die Überlieferung der OT Teil der Sachgruppe „Wirtschaft, Rüstung, Landwirtschaft, Post und Verkehr“. Obwohl rund 4000 Aufbewahrungseinheiten erhalten sind, ermöglicht dieses Konvolut oft nur Teilrekonstruktionen bestimmter Sachverhalte. Grund dafür ist der europaweite und vor Ort vielmals improvisierte Einsatz der paramilitärischen Verkehrs- und Rüstungsbautruppe. Anders als im Falle der Wehrmacht können Fehlstellen jedoch mit Überlieferungen ergänzt

[112] Vgl. Dorsch Xaver / Singer Hedwig (u.a. Hrsg.), Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt (OT) / Quellen zur Geschichte der Organisation Todt (4 Bde.), Osnabrück 1998; BArch-MA ZA 1/1762, ZA 1/1764-1770 und ZA 1/1899: Studien von Franz Xaver Dorsch über die Organisation Todt in Kooperation mit der Operational History (German) Section der US-Army (Studiengruppe Wehrmachtführung und Heer), Freiburg 1947-1950 (Endarchiv Freiburg.); BArch, N 1340/504 Berichte von Dipl. Ing. Xaver Dorsch über die OT für die Historical Division ca. 1949/50 (Koblenz Endarchiv).

[113] Vgl. Seidler, Franz W., Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht 1938-1945, Koblenz 1987.

[114] Dies im Zusammenwirken mit RVM und RB.

[115] Vgl. Edith Raim, Die Organisation Todt und die "Vernichtung durch Arbeit" in Kaufering und Mühldorf, in: Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts (1997 Heft 2/94), S. 68-78.

[116] Vgl. Fabien Lemmes, Zwangsarbeit im besetzten Europa. Die Organisation Todt in Frankreich und Italien, 1940-1945, in: Heusler, Andreas (u.a. Hrsg.), Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im "Dritten Reich", München 2010, S. 219-252.

werden, die in Archiven von Staaten lagern, die während des Krieges besetzt waren. Da die OT Vernichtungsbefehle weniger konsequent umsetzte, ist die Untersuchung von Einsätzen auf sämtlichen Kriegsschauplätzen und allen rückwärtigen Gebieten denkbar.[117]

Die Überlieferung im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde gliedert sich in Akten zur OT-Zentrale, den jeweiligen Einsatzgruppen, den herangezogenen zivilen Baufirmen und enthält darüber hinaus einige personenbezogene Unterlagen. Innerhalb der Geschäftsstelle sind im Wesentlichen Informationen zu Geschichte und Organisation wie zu einzelnen Bauvorhaben erhalten. Darunter befinden sich Angaben über die allgemeine Verwaltung und den inneren Dienstbetrieb, Richtlinien für die Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen, wie der Gruppe Ernährung des Beauftragten des Vierjahresplanes in den besetzten Gebieten oder dem RVM und dem RMfRuK. Darüber hinaus Informationen zu Arbeits- und Einsatzbedingungen und der Gliederung des Bauwesens. Die Überlieferungen zu den insgesamt 13 OT-Einsatzgruppen variieren in Umfang und Inhalt, ermöglichen jedoch die Erschließung sämtlicher Schauplätze und Aufgaben: vom Eisenbahn- und Straßenbau in der Sowjetunion über die europaweite rüstungswirtschaftliche Ausbeutung besetzter Länder bis hin zu Luftschutzmaßnahmen und der Beseitigung von Fliegerschäden am Verkehrsnetz und in den Städten des Altreichs. Die Unterlagen zu den zivilen OT-Einsatzfirmen weisen dagegen Lücken auf. Hier scheint die Recherche nach Sekundärüberlieferungen, beispielsweise in Wirtschaftsarchiven einzelner Bundesländer, sinnvoll. Der Bestand R 50-II umfasst schließlich Akten der NSKK-Transportstandarte, der zugehörigen Zahlmeisterei und der einzelnen Abschnittsführungen, etwa in der Sowjetunion, in Italien, in Belgien, Frankreich und Norwegen, aber auch innerhalb Deutschlands.

Darüber hinaus bieten die Unterlagen des Bundesarchivs Berlin-Lichterfelde die Möglichkeit, die Funktion der OT im NS-System mit Sekundärüberlieferungen zu rekonstruieren. Die in Frage kommenden Bestände sind weitgehend deckungsgleich mit jenen, die bereits für das RVM genannt wurden und werden an dieser Stelle nicht erneut aufgelistet. Ergänzend können genannt werden: Unterlagen von Behörden der Finanz- und Bauverwaltungen wie des Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt (R 120 / R 4606), des Generalinspektors für Wasser und Energie (R 4604), der bautechnischen Abteilung des Reichsbahn-Zentralamts in Berlin (R 4304) und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen (R 4601).

Zudem existieren im Militärarchiv Freiburg weitere Sekundärüberlieferungen. Informationen zur OT dürften sich dort infolge personeller Abstellungen und überschneidender Sachbereiche insbesondere in den Unterlagen des Generals der Pioniere und Festungen im OKH (BArch-

[117] Vgl. Seidler, Die Organisation Todt, S. 10.

MA, RH 11-III), bei den Heerespionieren (RH 46) und den Verbänden und Einheiten der Eisenbahntruppe und Technischen Truppe des Heeres (RH 47) befinden. Weiterhin in den Akten des Generals der Eisenbahntruppen (RH 66), der Inspektion der Eisenbahnpioniere (RH 12-10), der Inspektion der Truppeningenieure des Heeres (RH 12-22), dem Straßentransportdienst und den Befehlshabern rückwärtiger Heeresgebiete (RH 22), sowie den nachgeordneten Befehlshabern und Quartiermeistern (RW 35 ff.).

Weitere Archivalien zu Reichsautobahnbau, dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und der Geschichte der Organisation Todt (MA 211) lagern im Institut für Zeitgeschichte in München. Dazu gehört unter anderem eine große Anzahl von personenbezogenen Unterlagen verschiedensten Umfangs (Signaturen MS, ED, ZS). Ebenso werden dort Paralleldokumentationen, etwa von Militärverwaltung (MA 11 / MA 974) und OKW/OKH (MA 272, MA 585, MA 265 ff.), der Reichskanzlei (MA 544, MA 251), der Rüstungswirtschaft (MA 382, MA 192, MA 217), der oberen Reichsorgane (MA 144) oder des Reichsministeriums für die besetzten Ostgebiete verwahrt (MA 978, MA 825).[118] Weiterhin liefern Konvolute, die Strafprozesse aus der Nachkriegszeit dokumentieren, wertvolle Hinweise über den Einsatz von Zwangsarbeitern.[119] Das Institut für Zeitgeschichte bietet zudem einen Vollzugang zum Visual History Archive der USC Shoah Foundation. Hier finden sich zahlreiche Interviews mit ehemaligen KZ-Häftlingen und Zwangsarbeitern. Außerdem ermöglicht die ITS-Datenbank (EHRI-Portal) des Archivs in Bad Arolsen den Zugang zu – sowie Hinweise über– Zeitzeugenberichte und Interviews. Damit rückt die anschauliche Kontrastierung von Opfer- und Täterperspektive in den Machbarkeitsbereich der Untersuchung.

Von den ausländischen Archiven, die größere Bestände zur OT enthalten, ist an erster Stelle das Staatsarchiv in Minsk zu nennen. Nach aktuellem Kenntnistand lagern dort rund 470 Kartons bisher weitgehend ungesichteten Materials, das Bedeutung und Funktion verkehrsstrategischer Bauaufgaben im rückwärtigen Gebiet der Ostfront unter Einbeziehung wichtiger Aspekte von Zwangsarbeit schildert. Darüber hinaus sind die Archives Nationales und die Sammlung des Memorial de la Shoa in Paris von Bedeutung, weil dort Archivsplitter zahlreicher lokaler Einsätze der OT in ganz Frankreich inzwischen zusammengefasst wurden. Darüber hinaus befinden sich rund 23.000 Seiten respektive 279 Akten der OT in der Sammlung des United States Holocaust Memorial und Museum (USHMM) in Washington, teils auf Mikrofilm. Weitere europäische Archive halten demgegenüber kleinere Bestände

[118] Aufgrund der Vielzahl an Beständen, auf die sich die Informationen über die Geschichte der OT verteilen, können Archivsignaturen an dieser Stelle lediglich exemplarisch aufgeführt werden.
[119] Vgl. hierzu auch die NSG-Datenbank am Institut für Zeitgeschichte München.

bereit, die bei Bedarf herangezogen werden können. So etwa 14 Kartons zur OT im Staatsarchiv in Mogilew oder weitere Bestände in Bobruisk und Warschau. Weitere Einblicke in das Wirken der OT liefern darüber hinaus Sammlungen von Gedenkstätten, oder im Hinblick auf die Kooperation mit lokalen Dienststellen abermals die Landesarchive. Neben der Zentralstelle Ludwigsburg sind dies auch die Anlaufstellen, um Spuren individueller materialer Belastung zu vertiefen.

c.) Forschungsperspektiven und Untersuchungsfelder

Die Untersuchung der Organisation Todt orientiert sich hinsichtlich Forschungsfragen und Methoden über weite Strecken an der Studie über das Reichsverkehrsministerium. Die parallele Betrachtung supplementär gelagerter Aufgabenfelder beider Dienststellen, vervollständigt das Wissen um die Bedeutung und die Funktion des Verkehrswesens innerhalb der nationalsozialistischen Diktatur. Über personelle Verzahnungen und inhaltliche Überschneidungen zum RVM hinaus, stehen bürokratische wie akteursbezogene Kooperationsnotwendigkeiten und Kompetenzstreitigkeiten mit anderen NS-Einrichtungen im Zentrum des Interesses. An erster Stelle sind hier etwa Wehrmacht, SS, Rüstungsindustrie oder zivile Besatzungsverwaltungen zu nennen. Neben der Betrachtung von Binnenstrukturen geht es um die Erarbeitung wichtiger Grundlagen. Diese sollen Anknüpfungspunkte für die anderen Teilstudien bieten, um den Demokratisierungsprozess innerhalb des späteren BVM im mentalen Spannungsfeld aus liberaler Neuorientierung und obrigkeitsbezogener Beharrung zu interpretieren. Gleichwohl gilt es, die spezifischen Charakteristika der OT stets im Blick zu behalten.

Wenn für das Phänomen Verkehr behauptet werden kann, dass dessen wirkmächtige Rolle als Motor soziokultureller Verschiebungen und damit sein universalgeschichtlicher Stellenwert in der Forschung tendenziell vernachlässigt wurde, gilt das insbesondere für die Bereiche Bau und Bereitstellung verkehrsrelevanter Infrastruktur.[120] Dies ist umso bemerkenswerter, handelt es sich doch bei nachgeordneten Ausprägungsformen wie Kommunikation, Transport, Mobilität, Migration, Transfer oder überhaupt zusehends komplexen Austauschprozessen, um zentrale Kategorien der Geschichtswissenschaft. Um Engführungen zu vermeiden, sollte gerade im Kontext von Aufarbeitung eine möglichst universelle Perspektive gewählt werden.

[120] Vgl. Ralf Roth / Karl Schlögel (Hrsg.), Neue Wege in ein Neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt 2009, S. 47-57.

Theorien jüngeren Datums, die sich dem Komplex Verkehr, seinen Voraussetzungen und insbesondere Zielsetzungen von dessen Herstellung unter dem Schlagwort „Imperiale Infrastruktur“ nähern, lassen umfassendere Betrachtungen zu.[121] So können Mechanismen von Herrschaft und Unterwerfung gerade in ihrer Interdependenz mit verkehrsbaulicher Raumerschließung erfasst werden. Gewiss erfährt der Ansatz, der in der Regel die Longue durée zwischen Kolonialisierung und Dekolonisation betrachtet, in der Verdichtung auf zwölf Jahre nationalsozialistischer Herrschaft, eine Zuspitzung. Andererseits besteht die Chance, genuine NS-Herrschaftsmechanismen anhand von Verkehr und Infrastruktur als analytische Kategorien in breitere Wirkungszusammenhänge über die Zäsuren von 1933 und 1945 zu stellen. Damit werden sie aus ihrer häufig isolierten Betrachtungsweise gelöst. Zudem ergeben sich zahlreiche Vergleichsmöglichkeiten und Untersuchungsfelder, sowohl hinsichtlich der konkreten Aufgaben der OT, wie auch zu den vorgelagerten nationalsozialistischen Eroberungs-, Vernichtungs- und Ausbeutungsabsichten. Tangiert sind etwa die Rolle des Verkehrs bei „Innerer Kolonisation“ und alltäglicher Machtsicherung, oder der Krieg als „aggressive Variante von Verkehr“. Im Zusammenhang damit der Export von Infrastruktur als bedingender Faktor von Unterwerfung und Dominanz zur Erschließung von Räumen und Rohstoffen. Weiterhin kann die nahezu zeitlose Bedeutung von Straßenbauten und Wehranlagen zur Integration und Beherrschung peripherer Gebiete erforscht werden. Ebenso die Dialektik von Platzangst und Ausgreifen oder von äußerer Bedrohung und Autarkiebestrebungen, respektive „kultivierender Raumerfüllung“.[122]

Für die Untersuchung der OT kann daraus eine rahmengebende Grundstruktur abgeleitet werden. Diese besteht aus vier Sektionen und differenziert grundsätzlich zwischen den Friedensjahren der nationalsozialistischen Herrschaft und der Phase des Krieges. Letztere ist naturgemäß deutlich ausführlicher zu behandeln. Als Prolog sowie unter dem Aspekt der Ventilierung innenpolitischer und sozialer Spannungen kann zunächst die Kooperation zwischen Fritz Todt und Xaver Dorsch beim Reichsautobahnbau in den 30er-Jahren beleuchtet werden. Die dort gesammelten praktischen Erfahrungen waren nicht zuletzt die essentielle Voraussetzung für die eigentliche Gründung der OT im Rahmen des Westwallbaues und damit für die Kriegsaufgaben. Für deren Analyse bietet sich – anstelle einer wenig zielführenden Betrachtung des gesamten europäischen Kriegsschauplatzes – eine dreigliedrige Betrachtung an. Deren Ziel ist es, die Spezifika der OT exemplarisch herauszuarbeiten. Gedacht ist zunächst an eine vergleichende Gegenüberstellung der

[121] Vgl. Dirk van Laak, Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn 2004, S. 9-50.
[122] Vgl. Ebd.

Einsatzgebiete in Frankreich und in der Sowjetunion. Diese Logik folgt der Fragestellung, inwiefern sich die verbrecherische Führung eines Vernichtungskrieges im Osten, aber auch die Diskrepanz vorgefundener infrastruktureller Voraussetzungen, auf interne und externe Strukturen, Organisation und Arbeitspraxis der OT niederschlugen. Darauf aufbauend wird der zusehends flächendeckende Einsatz der OT innerhalb des Reichsgebietes in der Zweiten Hälfte des Krieges betrachtet.

Dieser Struktur ordnen sich jeweils weitere Analysen unter. So das Thema Zwangsarbeit und Lebensbedingungen in den OT-Lagern, wobei letztere nicht selten Konzentrationslagern ähnelten.[123] In diesem Zusammenhang wird mit Blick auf das Reichsgebiet beispielsweise dem sogenannten Jägerprogramm oder der unterirdischen Verlagerung der Rüstungsindustrie besondere Aufmerksamkeit zu schenken sein. In den besetzten Gebieten geraten die Rekrutierungspraxen stärker in den Fokus. Im Osten kamen diese mitunter offenen Verschleppungen gleich, wohingegen im Westen gewisse völkerrechtliche Normen zumindest dem Anschein nach gewahrt blieben. Ebenfalls in den Okkupationsgebieten sind die rüstungswirtschaftlichen Aufgaben der OT zu betrachten: die zunehmend intensive Beteiligung bei Abbau, Raub und Abtransport von Nahrung wie Rohstoffen. Zudem interessieren in allen Gebieten die militärischen Dienstleistungen der Organisation, und damit ihr direkter Beitrag zu Kriegführung und Kriegsverlängerung. Auch das Ausmaß der Kooperation mit den Bauabteilungen der SS unter Hans Kammler, oder die eigene Beaufsichtigung von (jüdischen) KZ-Häftlingen unter menschenunwürdigen Bedingungen, so bei Rüstungs- wie Verkehrsbauten, ist noch weitgehend ungeklärt. Überhaupt handelt es sich bei der Betrachtung des Arbeitseinsatzes, sowohl unter sozial- wie herrschaftsgeschichtlichen Aspekten, weitgehend um ein Desiderat.

Demnach muss eine künftige Studie die Täterperspektive mit jener der Opfer, konkret der Zwangsarbeiter im Sinne einer integrierten Geschichtsschreibung korrelieren. Weiterhin kann nach Makro- und Mikroebene beziehungsweise Zentrum und Peripherie differenziert werden. Ferner ist nicht zuletzt die soziale Praxis der OT-Einsätze auszuleuchten: unter Einbezug alltags- und kulturgeschichtlicher Methoden. Über die bereits genannte Berücksichtigung herrschaftlicher Strukturen hinaus, eröffnet die Betrachtung des Verkehrs- und Rüstungsbaus auf verschiedenen Kriegsschauplätzen transnationale Betrachtungsweisen. Zudem ist zu bedenken, ob nicht die skizzierte Struktur mit einem gruppenbiografischen Ansatz – in reduziertem Format – ergänzt, beziehungsweise überlagert werden sollte. Demnach könnten die Lebens- und Karrierewege von ausgewähltem OT-Personal, insbesondere von Fritz Todt,

[123] Vgl. Raim, OT, S. 69.

Xaver Dorsch, den Einsatzgruppenleitern und stark material „belasteten“ Führungspersonen, quer zur strukturellen Analyse bis zum Kriegsende und in Einzelfällen darüber hinaus nachgezeichnet werden.[124]

Auch im Falle der OT veranschaulichen die Quellen die Notwendigkeit zur Aufarbeitung. Dies kommt exemplarisch einmal anhand des Zwangsarbeitereinsatzes zum Ausdruck, ein andermal anhand des Abbaus und der Abfuhr kriegswirtschaftlich dringend benötigter Rohstoffe. Ab September 1941 korrespondierten etwa Vertreter von OT, RVM, des Beauftragten des Vierjahresplanes und der I.G. Farben darüber, ob zum Zwecke der Belieferung des Werkes in Auschwitz eine Seilbahn gebaut werden könne. Diese sollte nördlich des Bahnhofs die Schienen kreuzen. Während das RVM den Bau als unrentabel erachtete und auf eine Belieferung mit Kohlewaggons bestand, war der Baustab Todt als ausführende Genehmigungsbehörde in die Entscheidungsfindung involviert. Die I.G. Farben vertrat dagegen den Standpunkt, dass „sie nicht freiwillig den Platz Auschwitz für ihr Buna- und Hydrierwerk gewählt habe, sondern aus übergeordneten Gründen mit diesem Platze habe Vorlieb nehmen müssen. Sie sei daher gezwungen, mit Rücksicht auf die frachtlich ungünstige Lage des Werkes, jedenfalls den wirtschaftlich größten Nutzeffekt herauszuholen.“[125] Dahinter ist eine Anspielung auf den allgemein massenhaften Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen in der Rüstungsindustrie zu verstehen. Die Korrespondenz ist so als Beleg für die selbstverständliche Nähe von RMV und OT, sowie deren Einbezug in Vorgänge zu verstehen, die sich in unmittelbarer räumlicher wie inhaltlicher Nähe zu den NS-Verbrechen abspielten. Zudem werfen sie ein bezeichnendes Licht auf spätere Schutzbehauptungen der Verantwortlichen, von entsprechenden Vorgängen nichts gewusst zu haben.

Das andere Beispiel zeigt dagegen personelle Kontinuitäten zwischen OT und späterem BVM, aber auch die aktive Involvierung des RVM in die rohstoffliche Ausbeutung besetzter wie verbündeter Länder. Konkret handelt es sich um Rudolf Ilsemann, der nach dem Krieg bis zum Jahr 1973 das Straßenbaureferat 6 innerhalb des BVM leitete. Während des Krieges war der spätere Regierungsbaudirektor in der OT-Zentrale Berlin, damals noch als Regierungsbaurat, unter anderem für die Ausbeute des Manganbergbaues in Rumänien und Bulgarien zuständig. Als ab März 1944 die Abtretung der Rechte durch die betroffenen Regierungen und die deutliche Erhöhung der Fördermengen anstanden, unter anderem durch Baumaßnahmen und den verstärkten Einsatz von Zwangsarbeitern, lässt sich auch hier über

[124] Ein Tabellarischer Lebenslauf zu Xaver Dorsch befindet sich im Anhang. Biografische Angaben zu Fritz Todt sind dagegen nachzulesen bei: Milward, Todt, S. 40 ff.

[125] Vgl. BArch, R 5/3204, Schreiben der RDB Oppeln an das RVM vom 12. November 1941.

Monate hinweg eine intensivierte Kooperation, insbesondere zwischen RVM und OT feststellen. Darüber hinaus mit der Wehrmacht, dem RWM und dem RMfRuK sowie verschiedenen Industrievertreten. [126]

3. Das leitende Personal des Bundesverkehrsministeriums nach dem Nationalsozialismus

a.) Forschungsstand und Literatur

Studien über personelle wie sachliche Brüche und Kontinuitäten des Bundesverkehrsministeriums zur Zeit des Nationalsozialismus sind bis heute ein Forschungsdesiderat. Somit wird an dieser Stelle lediglich auf Vergleichsstudien zu anderen Ministerien, beziehungsweise zu Behörden oder zu Unternehmen, verwiesen, die sich ebenfalls im Bereich geschichtspolitischer Aufarbeitung bewegen (siehe Vorstellung in der Einleitung dieser Vorstudie). Vor allem besteht die Notwendigkeit, eine gruppenbiografische Grundanalyse hinsichtlich formaler und materialer NS-Bezüge um die Betrachtung sachpolitischer Beharrungskräfte und inhaltlicher Transformationen zu ergänzen. Dabei sei wiederholt auf die wegweisenden Vorarbeiten zum Bundeswirtschaftsministerium[127] oder zu den beiden deutschen Innenressorts hingewiesen.[128]

Zur hintergründigen Verortung von Karrierewegen und der Bewertung von Sachzusammenhängen kann darüber hinaus auf Literatur zurückgegriffen werden, die sich mit generellen Verkehrsfragen im betreffenden Untersuchungsintervall beschäftigt. Für den Zeitraum vor 1945 sind dies im Wesentlichen Werke, die bereits im Zusammenhang mit dem RVM und der OT genannt wurden. Dazu zählen aufgrund des hohen Anteils von Kriegsteilnehmern unter dem späteren Führungspersonal des BVM auch Untersuchungen zur Wehrmacht oder Studien über die deutsche Luft- und Seefahrt im NS-System, wie auch über Zwangsarbeit im „Dritten Reich“. [129]

---

[126] Vgl. BArch, R 50-I/126, Korrespondenzen und Vermerke der OT-Zentrale zwischen März 1944 und Mai 1944.

[127] Vgl. Bernhard Löffler, Soziale Marktwirtschaft und administrative Praxis. Das Bundeswirtschaftsministerium unter Ludwig Erhard, Stuttgart 2002.

[128] Vgl. Andreas Wirsching / Frank Bösch (Hrsg.), Hüter der Ordnung. Die Innenministerien in Bonn und Ost-Berlin nach dem Nationalsozialismus, Göttingen 2018.

[129] Vgl. zur Wehrmacht mit einem gruppenbiografischen Grundansatz: Johannes Hürter, Hitlers Heerführer. Die deutschen Oberbefehlshaber im Krieg gegen die Sowjetunion, Oldenbourg 2006; dagegen mit einem stärkeren Blick auf die „einfachen“ Soldaten: Omer Bartov, Hitlers Wehrmacht. Soldaten, Fanatismus und die Brutalisierung des Krieges, Hamburg 1995; den Blick auf Besatzungsverbrechen im rückwärtigen Gebiet weitet dagegen: Christian Gerlach, Kalkulierte Morde. Die deutsche Wirtschafts- und Vernichtungspolitik in Weißrußland 1941 bis 1944, Hamburg 1999; ferner: Christian Kehrt, Moderne Krieger. Die Technikerfahrung deutscher Militärpiloten 1910-1945, Paderborn 2010; Katharina Hoffmann (Hrsg.), Myths, Gender and the

Für den Zeitraum nach 1945 geben Michael Hascher und Stefan Zeilinger einen Forschungsüberblick.[130] Josef Morsbach greift Aspekte der strukturellen Entwicklung des Bundesverkehrsministeriums bis zu den frühen 70er Jahren auf.[131] Darüber hinaus widmet sich ein Großteil der häufig ingenieurs-, wirtschafts- und sozialwissenschaftlich orientierten Arbeiten Fragestellungen, wie etwa der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung in Ost- und Westdeutschland[132], der Verkehrssicherheit[133], Wettbewerbsbedingungen im Verkehrswesen[134], dem Konflikt zwischen Schiene und Straße[135], oder dem Stellenwert von Gewerkschaften und der Bedeutung von Umweltschutz und Energie im Verkehrswesen.[136]

b.) Quellen und Archivbestände

Auch im Hinblick auf das heranzuziehende Quellenmaterial wird sich die gruppenbiografische Untersuchung zum Führungspersonal des BVM für den Zeitraum vor 1945 in weiten Teilen auf Bestände stützen, die für das RVM und die OT von Relevanz sind. Die Auswertung zielt hier jedoch deutlich stärker auf die Verortung kollektiver Karrierewege und auf die Aufdeckung materialer NS-Bezüge. Für Recherchen zu bestimmten Personen bieten die Akten des BDC oder der Behörde des BStU einen Einstieg. Sachakten vertiefen das Wissen um konkrete Handlungsfelder, Tatbeteiligungen und das Selbstverständnis der damaligen Akteure. Damit liefern sie zugleich die nötige Kontrastfolie, um ideologische wie sachbezogene Beharrungskräfte innerhalb des späteren Bundesministeriums zu benennen.

---

military conquest of Air and Sea, Oldenbourg 2015; Heusler, Andreas, Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im Dritten Reich, Oldenbourg 2010.

[130] Vgl. Michael Hascher / Stefan Zeilinger, Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen – ein Literaturüberblick über die jüngsten Forschungen, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (2001), S. 165-183.

[131] Vgl. Josef Morsbach, Das Bundesministerium für Verkehr. Ämter und Organisationen der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1971.

[132] Vgl. Tanja Siems, Die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung in Ost- und Westdeutschland von 1945 bis 2000. Vergleichende Untersuchungen des dem Wandel unterworfenen Planungsprozesses am Beispiel der Städtepaare Leipzig und Hannover sowie Magdeburg, Cottbus 2002.

[133] Vgl. Dirk Heidemann, Auswirkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs in Deutschland auf die Verkehrssicherheit, Wirtschaftsverlag NW 1998.

[134] Vgl. Claus-Friedrich Laaser, Wettbewerbsfragen im Verkehrswesen. Chancen für eine Deregulierung in der Bundesrepublik, Tübingen 1991.

[135] Vgl. Heinz Enderlein, Berechnung der Kosten und der Ausgaben für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1987, Berlin 1990; Walter Hamm, Deregulierung im Verkehr als politische Aufgabe, München 1998; Hans M. Schmelzeisen, Bedeutung, Einsatzmöglichkeiten und -probleme des kombinierten Güterverkehrs in der Ernährungswirtschaft, Münster 1986.

[136] Vgl. Helmuth Stefan Seidenfus, Verkehr zwischen wirtschaftlicher und sozialer Verantwortung. Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, Göttingen 1984; Gert von Kortzfleisch, Energie für den Verkehr. Eine zusammengefasste Darstellung der Ergebnisse einer systemanalytischen Untersuchung der langfristigen Perspektiven des Verkehrssektors und seiner Versorgung mit Energie, Frankfurt a. Main 1984; Rainer Hachmann, Umweltschutz durch öffentliche Betriebe, 1991.

Aus dieser Maßgabe heraus folgt notwendigerweise die Analyse der ressortmäßigen Aufgabenfelder des bundesdeutschen Verkehrswesens. Für den Übergangszeitraum bis September 1949 stehen hierzu im Bundesarchiv Koblenz die Akten der Obersten Organe der Westalliierten Besatzungszonen zur Verfügung. Innerhalb dieser Sachgruppe beanspruchen in erster Linie die Überlieferungen des Wirtschaftsrats des vereinigten Wirtschaftsgebiets (Z 3 / Z 3-Anh.) und der zugehörigen Direktorialkanzlei (Z 13) Relevanz, ebenso jene des Länderrats des vereinigten Wirtschaftsgebiets (Z 4), des Büros der Ministerpräsidenten des amerikanischen, britischen und französischen Besatzungsgebietes (Z 12), aber auch des Office of Military Government für Germany United States (OMGUS). Darüber hinaus bietet sich auf nachgeordneter Ebene der Blick auf die Ressorts Finanzen, Wirtschaft, Ernährung und Landwirtschaft wie Post und Verkehr an.

Der Kernbestand an Sachakten zum Bundesverkehrsministerium lagert ebenfalls im Bundesarchiv Koblenz, umfasst ca. 150.000 Aufbewahrungseinheiten und ist zum Stichjahr 1971 in ältere und jüngere Aktenpläne unterteilt. Die Überlieferungsstruktur bildet in wesentlichen Zügen die organisatorische Entwicklung der ministeriellen Abteilungen ab. Folglich ist eine differenzierte Erschließung nach Sachgebieten möglich, die für den früheren Zeitraum aus neun, für die Folgezeit aus elf Untergruppen bestehen: Verwaltung, Allgemeine Verkehrspolitik, Eisenbahnen, Luftfahrt, Seeverkehr, Binnenschifffahrt, Straßenbau, Straßenverkehr und Tranistverkehrskommission. Im Zuge von Umstrukturierungen kamen Abteilungen bzw. Bestände für Raumfahrt, Wasserbau/Wasserstraßen und Bauwesen hinzu. Die personenbezogenen Unterlagen, die für die vorliegende Untersuchung zunächst wichtig sind, befinden sich größtenteils bei der Zentralabteilung, werden allerdings durch Schriftstücke, die innerhalb der jeweiligen Abteilung geführt wurden, ergänzt. Der Materialumfang erzwingt eine selektive thematische Erschließung der Sachakten. Hierzu bietet sich primär die Orientierung an Ressorts an, für die zuvor ein hoher Grad an personellen Kontinuitäten – unter Berücksichtigung von NS-Bezügen – ermittelt wurde und die in sachlicher Hinsicht für vergleichende Untersuchungen gegenüber der Zeit des Nationalsozialismus besonders geeignet scheinen. Exemplarisch können zum jetzigen Zeitpunkt etwa die jeweiligen Unterbereiche Internationale Angelegenheiten, Volkswirtschaft, zivile Verteidigung, politische Beziehungen, sozial- und Wirtschaftsfragen oder Ingenieurbauten für die Bundeswehr genannt werden.

Weiterhin besteht auch hier die Möglichkeit, im Bedarfsfall auf Sekundärbestände, ebenfalls im Bundesarchiv Koblenz, zurückzugreifen. Die wichtigsten davon stellen die Überlieferung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (B121), der Bundesanstalt für Straßenwesen

(B 261), des Kraftfahr- Bundesamtes (B 248) oder der Bundesanstalt für Flugsicherung (B 312) dar. Hinzu kommen Akten des Bundesbahn-Zentralamtes in Minden (B 235), des Bundesoberseeamtes (B 175) wie der Bundesanstalt für Gewässerkunde (B 294) und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (B 233) sowie des Wetterdienstes (B 253). Schließlich bietet sich zur Feststellung materialer Belastung die Zentralstelle in Ludwigsburg oder die NSG-Datenbank am Institut für Zeitgeschichte in München an. In Einzelfällen wird der Besuch in Stadt-, Regional- und Landesarchiven unumgänglich sei. So können Karrierewege von Mitarbeitern über deren Zeit im Verkehrsministerium hinaus verfolgt, wie auch Entnazifizierungsverfahren und gegebenenfalls stattgefundene Ermittlungen und Strafprozesse in den Blick genommen werden. Darüber kann individuell geprüft werden, ob Nachlässe oder sonstige persönliche Schriftstücke und Korrespondenzen vorhanden sind.

c.) Forschungsperspektiven und Untersuchungsfelder

Für die Erforschung des Führungspersonals des BVM und dessen Handlungspraktiken bietet sich ein kombinierter historiografischer Zugriff an. Dieser vereint Elemente einer systematisch angelegten Institutionengeschichte mit prosopographischen Methoden und Facetten der Netzwerkanalyse.[137] Daraus resultiert eine prinzipiell zweigliedrige Grundstruktur der Studie, mit jeweils mehreren, teils hierarchisch aufeinander aufbauenden Untersuchungsfeldern: Im Kontext personeller und struktureller Entwicklungen sollen zunächst die mentalen Grundlagen erarbeitet werden, die Werte und Normen der Verwaltungskultur des BVM definierten. Ihre Manifestation auf konkreten Politikfeldern, im Wirken der Akteure, aber auch Muster deren Selbstdeutung, stehen anschließend im Vordergrund.

Maßgabe des biografischen Ansatzes ist die Ermittlung des Symptomatischen aus dem Individuellen.[138] Aufgefundene NS-Bezüge und nachgezeichnete Karrierewege bleiben nicht unvermittelt nebeneinander stehen. Sie werden stufenweise zu einem Gesamtbild zusammengefügt. Dieses erklärt letztlich die Einwirkung von Sozialisationsprozessen und daraus entstehenden Erfahrungsgemeinschaften auf behördliche Funktions- und Organisationsstrukturen. Um prägende Berührungspunkte hinsichtlich Herkunft, Erziehung

[137] Zur Netzwerkanalyse und der Zugrundelegung entsprechender Methoden vgl. etwa: Aurélie Audeval, Arisierungsnetzwerke. Verfolgungsapparate und „Arisierung“ größerer Unternehmen in Frankreich 1940-1944, in: Francia (32/3 2006), S. 101-138; ferner: Christian Stegbauer (Hrsg.), Netzwerkanalyse und Netzwerktheorie. Ein neues Paradigma in den Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2010.

[138] Vgl. Johannes Hürter, Hitlers Heerführer, Die deutschen Oberbefehlshaber im Krieg gegen die Sowjetunion 1941/42, München 2007, S. 19 f.

und Bildungsweg zu identifizieren und unzulässige Pauschalisierungen zu vermeiden, ist es nötig, sozial-, kultur- und gesellschaftsgeschichtliche Theoriemodelle hinzuzuziehen.

Ein erster Schritt besteht darin, die in Kapitel III vorgezeichnete Rekonstruktion des Führungspersonals fortzuführen. Darauf aufbauend, werden zunächst die relativ leicht feststellbaren, formalen NS-Bezüge ergänzt. Dies erlaubt vorläufige Aussagen über die vergangenheitsbezogene Personalpolitik und damit die Grundeinstellung des Ministeriums zur eigenen historischen Verantwortung. Hintergründig muss das gesellschaftliche Klima berücksichtigt werden: Ähnlich wie die gesetzlichen Rahmenbedingungen zwischen alliierter Entnazifizierungsdoktrin und Schlussstrichmentalitäten seit der Reintegration belasteter Beamter durch das 131-er Gesetz, befand sich dieses in kontinuierlichem Wandel.

Eine zusätzliche Ausgangsbasis für weitere Untersuchungen und darauf aufbauende Interpretationen schafft die Erarbeitung einer Verlaufskurve. Diese zeigt, wie hoch die NS-Bezüge zu verschiedenen Zeitpunkten im BVM insgesamt, darüber hinaus in einzelnen Abteilungen waren. Sollte sich wie bei anderen Ministerien gegen Ende der 50-er Jahre ein deutlicher Anstieg „belasteten" Personals bestätigen, können geänderte Einstellungskriterien als Signum eines grundsätzlichen Wandels des erinnerungspolitischen Klimas gedeutet werden. Allerdings sollte danach differenziert werden – denn dies macht einen wesentlichen qualitativen Unterschied – ob ein potenzieller Zuwachs mehrheitlich auf Neuzugängen gründet, oder ob es sich eher um interne Beförderungen handelt. Im Kontext Letzterer geht es vornehmlich um Personen mit intern bekannten NS-Bezügen, die bis dato gezielt auf weniger sichtbaren Positionen gehalten wurden.

Deutlich aussagekräftiger als die formellen NS-Bezüge sind die materialen „Belastungen" oder gar die Mitwirkung einzelner Mitarbeiter an NS-Verbrechen. Für eine angemessene Beurteilung muss weiter geprüft werden, ob diese den Personalstellen des Ministeriums wie auch den übrigen Kollegen bekannt waren und wie diese damit umgingen. Die vertiefte Analyse individueller Lebensläufe verspricht in mehrfacher Hinsicht Erkenntnisgewinn: in Bezug auf die behördlich-personelle Vergangenheitspolitik und für die Zeichnung eines zeittypischen, geistigen Koordinatensystems. Befunde in beiden Bereichen bilden die essentielle Voraussetzung für die Analyse von Politikfeldern.

Zuvor gilt es jedoch, aus dem Spektrum der sozialen Längsschnitte[139] Motivationsstrukturen zu destillieren, die langfristig wirkten. Nur durch die Betrachtung milieuspezifischer Kohäsionen und Divergenzen lassen sich die Lebenswege umfassend und verständlich

[139] Definiert durch Kriterien wie Altersgruppen, Konfession, Abstammung, Beruf der Väter, Schulbildung und Studium, Wohnort, militärische Biografieanteile, Berufswege usw.

nachzeichnen. So werden allgemeine Richtwerte sichtbar, an denen die Führungspersonen des BVM ihr Handeln ausrichteten und sich selbst wie ihrem Umfeld gegenüber rechtfertigten. Die beiden vorausgehenden Teilstudien zum „Dritten Reich“ bieten hierzu zahlreiche inhaltliche Anknüpfungspunkte. Zudem kann in diesem Kontext die Entstehung sogenannter Entlastungs- und Einstellungsnetzwerke verfolgt werden.

Der zweite Teil der Untersuchung rückt anhand von Aufgabenbereichen und Geschäftsgängen die Handlungspraktiken innerhalb des BVM in den Fokus. Die Betrachtung von Sachgebieten liefert Einblicke in die Funktionsweise von Binnenstrukturen, ebenso hinsichtlich der Selbstrepräsentation wie der Wahrnehmung des Ministeriums in der Öffentlichkeit. Quer dazu lässt sich die Analyse um weitere Fragestellungen erweitern: vom Spannungsfeld aus Ent- und Renazifizierung, über Facetten von Vergangenheitspolitik und Erinnerungskultur, bis hin zu den bedingenden Faktoren von Demokratisierungsprozessen und „nazistischen“ Beharrungstendenzen. Eine endgültige Benennung der Aufgabengebiete, die es zu untersuchen gilt, wäre an dieser Stelle allerdings verfrüht. Hierzu müssen die Befunde der gruppenbiografischen Sektion dieser Teilstudie, aber auch Ergebnisse der beiden vorangehenden Untersuchungen zu RVM und OT abgewartet werden. Infolgedessen lassen sich beispielsweise Dezernate mit deutlichen personellen Kontinuitäten und starken NS-Bezügen, aber auch Handlungsfelder mit tendenziell hoher inhaltlicher „Belastung“ identifizieren.

Abschließend kann jedoch etwas genauer auf einige der inzwischen ermittelten Führungskräfte, gemäß ihrer Positionierung gegenüber dem NS-Regime, eingegangen werden. Dies geschieht in der Intention, Ansatzmöglichkeiten für künftige Betrachtungen aufzuzeigen. Gleichzeitig soll das Gespür für den relativ großen und bisweilen beliebigen Interpretationsspielraum lediglich formeller NS-Bezüge geschärft werden. Zudem offenbart sich die Bandbreite aus Devianz, Opportunismus und NS-Überzeugung – individuelle Haltungen, die im späteren Dienstalltag des BVM aufeinander trafen und im geschäftlichen Miteinander gegebenenfalls auf einen Nenner gebracht werden mussten.

Ein erstes Beispiel liefert Hubert Darsow, der spätestens seit Anfang des Jahres 1953 und bis Mitte des Jahres 1968 durchgehend das Referat L 1 der Luftfahrtabteilung des BVM führte. Darsow wurde am 2. Februar 1903 als Sohn eines Kaufmanns in Pommern geboren, studierte nach dem Abschluss des Realgymnasiums Rechtswissenschaften in Berlin, Erlangen und Greifswald und hatte im Oktober 1925 das Referendarexamen mit „ausreichend“ abgelegt, im Dezember 1930 zudem das Doktorexamen. Noch im selben Jahr bewarb er sich vom Amtsgericht in Stolp um den Eintritt in die Reichsfinanzverwaltung, wurde jedoch angesichts

seiner Abschlussnote trotz des guten Gesamteindrucks seiner Persönlichkeit abgelehnt. Nach dem Eintritt in die NSDAP am 26. März 1933 und in die SA im darauffolgenden September, darüber hinaus in den NSRB, den RDB, die NSV, sowie in RLSB, NSAHB und den RKB, versuchte er es im Mai 1934 erneut. Diesmal wurde sein Gesuch angenommen, explizit mit dem Hinweis auf sein rückhaltloses Eintreten für den nationalsozialistischen Staat. Im November 1934 wurde er an das RLM überstellt.[140] Die bloße Kenntnis dieser Fakten lässt verschiedene Schlüsse zu. Zweifelsohne wurde Darsows Karriere durch sein offenes Bekenntnis zum NS-Staat nach der Machtübernahme beflügelt. Dennoch kann es sich um taktischen Opportunismus gehandelt haben – ein Eindruck, der durch den Zeitpunkt und die Anzahl der beigetretenen NS-Organisationen noch bestärkt wird. Erst die weitere Recherche ermöglicht handfeste Aussagen über seinen politischen Standort: So war Darsow schon vor dem Jahr 1933 der SS beigetreten. Darüber hinaus hatte er von März bis September 1919 – im Alter von gerade 17 Jahren – freiwillig im Kavallerieregiment des Freikorps Feldmarschall von Hindenburg (Drag. 16) gedient.[141] Es ist vor allem diese aktionistische Bereitschaft, die die Aussagefähigkeit erhöht. Darsow scheint somit, wenn er auch nicht von Anfang an, ein begeisterter Anhänger des Nationalsozialismus gewesen sein muss, zumindest mit nationalkonservativen Kreisen sympathisiert zu haben. Gerade mit Blick auf seine Karriere dürfte der Beitritt zur NSDAP im Jahr 1933 keine allzu große Überwindung gekostet oder sein ideologisches Koordinatensystem auf den Kopf gestellt haben.[142]

Eindeutiger sind Konstellationen, in denen ein aktives Engagement für die Organe von Partei und des NS-Staates nachgewiesen werden kann. Dies gilt etwa für Wilhelm Friedrich (12.02.1900), der ab 1957 die Eisenbahnabteilungen des BVM leitete und die dazugehörigen Referate beaufsichtigte. Friedrich war 1933 der NSDAP beigetreten, darüber hinaus der NSV, dem RDB und dem RLSB. Daneben hatte er ein Amt als Blockleiter inne und war zudem politischer Leiter der Propagandaabteilung in der Ortsgruppe Schlachtensee.[143] Ebenso betätigte sich beispielsweise Burkard Rümelin (18.07.1916), der ab 1969 die Abteilung Wasserbau leitete, in der Presse- und Propagandaabteilung des NS-Studentenbundes wie als politischer Leiter.[144]

Offenkundig um reinen beruflichen Opportunismus handelte es sich dagegen bei Friedrich Saake 21.11.1902), zwischen 1963 und 1968 Leiter verschiedener Referate innerhalb der

[140] Vgl. BArch, R 9361/I/498, Parteistatistische Erhebung vom Jahr 1939.
[141] Vgl. BARch R 9361/III/28767 (RS A 5416), SS-Mitgliedsbogen von Dr. Hubert Darsow, ferner: BARch, R 601/2211, Personalbogen von Hubert Darsow im Bestand der Präsidialkanzlei.
[142] Vgl. Stefan Breuer, Die Konservative Revolution. Kritik eines Mythos, 1990.
[143] Vgl. BArch, R 9361/I/810 (PC 23-PC24) und BArch R 9361/II/260907 (PC C 310), Parteistatistische Erhebung, Parteiunterlagen und Parteikorrespondenz zu Wilhelm Friedrich.
[144] Vgl. BArch, R 9361/III/0982.

Abteilung A für Allgemeine Verkehrspolitik. Er hatte seit 1930 als Referent beim Statistischen Reichsamt gearbeitet, wurde jedoch nach dem Machtantritt der Nationalsozialisten aus dem Reichsdienst entlassen, da er früher Mitglied des Reichsbanners und ab 1929 der Demokratischen Partei gewesen war. Erst die Beitrittsgesuche zu SA und NSDAP im Jahr 1933 – die nach einer Wartezeit von sechs Monaten respektive vier Jahren vollzogen wurden – führten ihn wieder zurück in seine Beamtenposition. Zudem ein handschriftlicher Reuebrief mit Bekenntnis zum neuen Staat.[145] Hermann Kunde (28.10.1903) dagegen galt als „Opfer des Faschismus". Er war nach Denunziation von Kollegen zu mehreren Jahren Zuchthaus verurteilt worden, weil er sogenannte Rundfunkverbrechen begangen und sich mehrfach abträglich über die Staatsführung geäußert hatte.[146] Bis 1961 leitete er später die Abteilung Straßenbau im BVM.

Daneben gibt es Fälle, die der Relativierung und eindeutig weiterer Recherchen bedürfen, zugleich jedoch ein Licht darauf werfen, wie das BVM in personalpolitischer Hinsicht mit Fällen von Belastung umging. Werner Kreipe etwa war Träger des Blutordens, der Medaille die an die Teilnahme am Hitlerputsch 1923 erinnerte. Während des Krieges war er vorübergehend Chef des Generalstabs der Luftwaffe. Im BVM führte er durchgehend das Referat L 3, bis er 1962 schließlich zum Leiter der Luftfahrtabteilung befördert wurde. Die Personalabteilung des BVM akzeptierte seine Selbstauskunft, er sei im Jahr 1923 lediglich als Angehöriger einer Münchner Infanterieschule mobilisiert worden, darüber hinaus wegen Defätismus und Meinungsverschiedenheiten mit Hitler aus dem Generalstab entlassen worden.[147] Adolf Schuler (17.12.1906), seit 1939 beim RVM und später bis 1959 Leiter des Wasserbaureferats W 10 im BVM, konnte trotz Mitgliedschaft in NSDAP und SS reinen Opportunismus glaubhaft machen. Demnach sei er nur wegen seiner Dienststellung in die Organisationen eingetreten, demgegenüber jedoch stets judenfreundlich und aufgrund seiner christlichen Achtung vor der Menschenwürde wohlwollend gegenüber politisch Andersdenkenden gewesen.[148] Heinz Kallus (29.08.1908) dagegen wurde die Beförderung zum Ministerialrat verwehrt. Es bestanden Bedenken, weil er bereits im Jahr 1932 der NSDAP beigetreten und seit 1933 Hauptsturmführer der SS war.[149]

[145] Vgl. BArch, R 9361, Überlieferungen zu Friedrich Saake innerhalb der BDC-Datenbank.
[146] Vgl. BArch, B 126, Unterlagen zu Hermann Kunde im Bestand der Ernennungsvorschläge des Bundesfinanzministeriums im Bundesarchiv Koblenz.
[147] Vgl. Ebd.
[148] Vgl. BArch, B 126, Unterlagen zu Adolf Schuler im Bestand der Ernennungsvorschläge des Bundesfinanzministeriums im Bundesarchiv Koblenz.
[149] Vgl. BArch, B 126, Unterlagen zu Heinz Kallus im Bestand der Ernennungsvorschläge des Bundesfinanzministeriums im Bundesarchiv Koblenz.

Daneben gibt es zahlreiche Fälle, in denen sich nachweisen lässt, dass frühere NS-Bezüge seitens der bundesdeutschen Behörden nicht erkannt wurden oder von den Betroffenen erfolgreich verheimlicht werden konnten. So ist zum Beispiel in den Personalunterlagen von Karl Naefe (03.11.1908, ab 1964 Referatsleiter A 10, Abtl. Allgemeine Verkehrspolitik) vermerkt, dass eine frühere Parteimitgliedschaft „nicht ersichtlich" ist. Diese lässt sich jedoch anhand der BDC-Akten nachweisen, ebenso eine Tätigkeit als Blockleiter in Berlin Charlottenburg. Naefe profitierte von einer versehentlichen Streichung aus den Parteiunterlagen infolge Umzugs.[150]

Abschließend sei daran erinnert, dass es sich bei diesen exemplarisch vorgestellten Fällen lediglich um Reflexionen auf der Basis bisher festgestellter formaler NS-Bezüge handelt. Die Untersuchung konkreter materialer Belastungen und individueller Tatbeteiligungen konnte im Rahmen der Vorstudie noch nicht erfolgen. Allerdings liefern die biografischen Daten, die im Zuge der formalen Prüfung gesammelt werden, weitere Ansatzpunkte. Vor allem wird auf Tätigkeit und Dienststellung einzelner Personen während des Krieges zu achten sein, etwa auf Abstellungen in die besetzten Gebiete. Weiterhin auf den Einsatz bei oder für die Wehrmacht. Weil die rückwärtigen Gebiete besonders im Fokus stehen, unter anderem im Kontext von Partisanenaktionen, Erschießungen oder dem allgemeinen Umgang mit der Zivilbevölkerung, werden die Transportaufgaben, die dort abgewickelt wurden, intensive Beachtung finden müssen.[151]

4. Das Ministerium für Verkehrswesen der DDR zwischen Sozialismus, Antifaschismus und Altlasten des „Dritten Reiches"

a.) Forschungsstand und Literatur

Bis dato wurde keine Anstrengung unternommen, das MfV der DDR systematisch nach personellen und sachlichen Kontinuitäten zur NS-Zeit zu untersuchen und die Befunde mit den Ergebnissen paralleler Recherchen zum westdeutschen Verkehrsressort zu vergleichen. Besonders in Bezug auf prosopografisch orientierte Forschungsansätze bleibt abermals nur der Verweis auf den Einleitungsteil dieser Vorstudie. Etwas günstiger ist die Literaturbasis, wenn es um sachpolitische Gegenüberstellungen des MfV geht, sowohl hinsichtlich des nationalsozialistischen Deutschland wie auch mit Blick auf die Bundesrepublik. Aufgrund der

[150] Vgl. Ebd., Unterlagen zu Karl Naefe, BArch, BDC-unterlagen.
[151] Vgl. Gerlach, Kalkulierte Morde; ferner: Hürter (u.a. Hrsg.), Verbrechen der Wehrmacht.

starken ideologischen Aufladung des Verkehrswesens der DDR, bis hin zu kleinteiligen Betriebsabläufen oder dem Bereich der technischen Entwicklung, eröffnen sich je nach Themenfeld spezifische Nahtstellen. So ist es möglich, einerseits genuine Fragestellungen der Aufarbeitung in verschiedene Forschungskontexte einzubetten, andererseits diese um eigene Resultate zu bereichern.

Dennoch muss betont werden, dass der Forschungsstand zur Verkehrsgeschichte der DDR insgesamt nach wie vor äußerst unbefriedigend ist. Selbst die Öffnung bis dato unzugänglicher Archive nach dem Jahr 1990 konnte daran wenig ändern. Zuvor erschienene Arbeiten ostdeutscher Wissenschaftler bieten einen äußerst geringen Erkenntniswert, da ihre Schlussfolgerungen in der Regel den geschichtspolitischen Vorgaben der SED folgten und objektive Bewertungen kaum möglich waren. Historiografische Untersuchungen westlicher Forscher vor dem Jahr 1990 sind schlichtweg nicht vorhanden. Dagegen liegen einige Publikationen von Verkehrs- und Wirtschaftsfachleuten seit den 60er Jahren vor. Inhaltlich mussten sich diese ebenfalls stark auf Material stützen, das von der SED-Führung zuvor geprüft, zugelassen oder gar selbst verfasst wurde. Seither erschienene Arbeiten widmeten sich vornehmlich Themen wie der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der SBZ zwischen 1945 und 1949, der Sowjetisierung des DDR-Verkehrswesens, Investitionen im Bereich der Deutschen Reichsbahn, der Gewerkschaftsentwicklung im Verkehrswesen sowie verwandten Aspekten und Vorbedingungen der sozialistischen Planwirtschaft. Desiderate sind dagegen Beiträge zur Technologiepolitik im Verkehrswesen, Arbeiten zur Infrastrukturpolitik der SED unter Berücksichtigung ideologischer Implikationen, die Einflüsse des Ministeriums für Staatssicherheit (MfS) auf dem Verkehrssektor, sowie generell Fragen in Bezug auf Transformationen zwischen faschistischer und sozialistischer Diktatur wie zwischen Diktatur und Demokratie.[152]

Von den Arbeiten, die für die vorliegende Untersuchung herangezogen werden können, sei exemplarisch zunächst die Dissertation von Joachim Hecht über die Entwicklung der zentralen Organe des Verkehrswesens der DDR in drei Bänden aus dem Jahr 1980 erwähnt. Es handelt sich um eine Veröffentlichung der Hochschule für Verkehrswesen (HfV) Dresden, die dem MfV direkt unterstellt war. Die Arbeit atmet deutlich den Geist geschichtspolitischer

[152] Vgl. Ralph Kaschka, Auf dem falschen Gleis. Infrastrukturpolitik und -entwicklung der DDR am Beispiel der Deutschen Reichsbahn, Frankfurt a. Main 2011, S. 22-28; Peter Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobils in der DDR, Berlin 2000; Manfred Scharrer, Der Aufbau einer freien Gewerkschaft in der DDR 1989/90. ÖTV und FDGB-Gewerkschaften im deutschen Einigungsprozess, Berlin 2011; Christopher Kopper, Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert, Oldenbourg 2002; Elfriede Rehbein, Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten, Leipzig 1988; Rüdiger Kühr, Die Reparationspolitik der UdSSR und die Sowjetisierung des Verkehrswesens der DDR. Eine Untersuchung der Entwicklung der Deutschen Reichsbahn 1945-1949, Bochum 1996.

Legitimation des SED-Regimes, liefert jedoch auf knapp 600 Seiten einen detaillierten Überblick über die komplexe Entwicklung des ostdeutschen Transportressorts ab Mai 1945 bis zur Verfestigung der Organisationsstruktur im November 1954.[153] Indem sie durchweg Aufgabengebiete mit den jeweils zuständigen Abteilungen und Referaten verknüpft, erlangt die Studie Relevanz als Arbeitsfolie für die Rekonstruktion des Führungspersonals des MfV via Sachakten.

Weitere Arbeiten bieten inhaltliche Impulse und Anknüpfungspunkte. Eine jüngst erschienene Publikation der thüringischen Landeszentrale für politische Bildung betrachtet etwa die „automobile Gesellschaft" der DDR und den Zusammenhang zwischen „Sozialistischem PKW" und Ökologie im Kontrast zum Schienenverkehr.[154] Von dieser Warte aus eröffnet sich ein Blick auf den Bedeutungszusammenhang zwischen Individual- und Kollektivverkehr in West- und Ostdeutschland. Ebenso lässt sich die Frage weiterverfolgen, ob ersterer tendenziell ein Charakteristikum freiheitlich-liberal orientierter Demokratien, letzterer dagegen ein – nicht zuletzt ideologisches – Signum der sozialistischen Diktaturen darstellt.

Vor dem Hintergrund des Kalten Krieges und der Spaltung Deutschlands wie Europas gewinnen die Aufgabenbereiche des Ministeriums in wirtschaftlicher, logistischer, militärischer, aber auch in sozialer Hinsicht an Bedeutung. Einen eindringlichen Beleg für den Stellenwert, den die damals führenden Akteure dem Verkehrswesen in Anbetracht dieser Frontstellung beimaßen, sind die Publikationen des Bundesministeriums für gesamtdeutsche Fragen seit den 50er Jahren. Darin wurden die Fahrzeugwirtschaft und der Fuhrpark der weiterhin als „sowjetische Besatzungszone" bezeichneten DDR ebenso berücksichtigt, wie der Betriebsablauf und das infrastrukturelle Inventar.[155] Wenngleich Untersuchungen dieser Art eher an technischen Fragen orientiert sind, so vernachlässigen sie nicht die Bereiche von Arbeitsorganisation, wie beispielsweise die Einführung des Dispatcherdienstes, oder Fragen der individuellen materiellen und ideologischen Motivation, etwa anhand von Betriebswettbewerben. Dies eröffnet schließlich gesellschaftsgeschichtliche Untersuchungsansätze bis hin zu ambivalenten Prozessen der „Aneignung" totalitärer Herrschaft im Kontext „partizipativer Diktatur".[156]

[153] Vgl. Jochen Hecht, Die Entwicklung der Organisationsstruktur der zentralen Organe des Verkehrswesens in der Zeit von Mai 1945 bis November 1954, Diss., Dresden 1980.
[154] Vgl. Andreas Becker / Luminita Gatejel, Verkehr in der DDR, Erfurt 2017.
[155] Vgl. Paul Olbrich, Die Fahrzeugwirtschaft bei der „Deutschen Reichsbahn" in der sowjetischen Besatzungszone: Materialien zur Wirtschaftslage in der sowjetischen Zone, Neuwied 1955; Paul Olbrich, Betrieb und Verkehr bei der „Deutschen Reichsbahn" in der sowjetischen Besatzungszone. Materialien zur Wirtschaftslage in der sowjetischen Zone, Wolfenbüttel 1957,
[156] Vgl. Mary Fulbrook, The people`s state. East German society from Hitler to Honecker, New Haven 2005.

Die Infrastrukturpolitik der DDR und dahinterstehende planwirtschaftliche Entscheidungen der SED-Führung analysiert Ralph Kaschka für den Zeitraum zwischen 1949 und 1989. Trotz des techniklastigen Blickwinkels kommt in dieser Untersuchung die ideologische Überlagerung des gesamten Verkehrswesens deutlich zum Ausdruck. Anschaulich wird herausgearbeitet, wie objektiv notwendige Investitionen bewusst und unbewusst vernachlässigt wurden. Dies zugunsten des Versuchs, eine Steigerung der Betriebsleistung durch Kaderbildung, gezielte politische Ausrichtung und die Internalisierung sozialistischer Wertemodelle bei den Bahnbeschäftigten, zu erzielen.[157] Zwangsläufig liegt eine vergleichende Betrachtung zwischen und innerhalb der beiden deutschen Ministerien nahe: Einerseits, ob und in welchem Umfang personelle Kontinuitäten – insbesondere solche mit formaler „Belastung" – mit dem Hinweis auf fortgesetzte technokratische Dienstausübung gerechtfertigt wurden. Andererseits, inwieweit Personal- und Sachpolitik von dem Wunsch tatsächlicher Denazifizierung getragen waren. Zumindest an der Oberfläche dürften angesichts der nachdrücklich propagierten antifaschistischen Leitlinie der SED deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsministerien zu erwarten sein.

Ebenso gibt es Arbeiten, die Fragestellungen hinsichtlich der Transformation systematischer Unterdrückungsmethoden und von Strukturen des Unrechts zwischen den beiden deutschen Diktaturen nahelegen. So haben beispielsweise Susanne Kill, Christopher Kopper und Jan-Henrik Peters Häftlingsarbeit bei der Reichbahn im Rahmen des DDR-Strafvollzugs untersucht und damit eine Kontinuität hinsichtlich der Ausbeutung von Strafgefangenen im Transport- und infrastrukturellen Bausektor identifiziert.[158] Schließlich interessieren Untersuchungen, die sich mit Intentionen und Verfahrensweisen der Entnazifizierung innerhalb der SBZ, darüber hinaus der Personalpolitik von öffentlichen Behörden, aber auch dem fortwirkenden Einfluss ehemaliger Nationalsozialisten in der DDR befassen.[159]

[157] Vgl. Ralph Kaschka, Auf dem falschen Gleis. Infrastrukturpolitik und –entwicklung der DDR am Beispiel der Deutschen Reichsbahn 1949-1989, Frankfurt a. Main 2011.

[158] Vgl. Susanne Kill / Christopher Kopper / Jan-Henrik Peters, Die Reichsbahn und der Strafvollzug in der DDR. Häftlingsarbeit und Gefangenentransport in der SED-Diktatur, Essen 2016.

[159] Vgl. Olaf Kappelt, Die Entnazifizierung in der SBZ sowie die Rolle und der Einfluss ehemaliger Nationalsozialisten in der DDR als ein soziologisches Phänomen, Hamburg 1997; Rainer Eckert / Alexander von Plato / Jörn Schütrumpf (Hrsg.), Wendezeiten – Zeitenwände. Zur „Entnazifizierung" und „Entstalinisierung", Hamburg 2000. Birthe Kundrus / Sybille Steinbacher (Hrsg.), Kontinuitäten und Diskontinuitäten. Der Nationalsozialismus in der Geschichte des 20. Jahrhunderts, Göttingen 2013, darin insbesondere S. 134 ff.: „Das Schweigen der Kader. Ehemalige Nationalsozialisten im zentralen SED-Parteiapparat.

b.) Quellen und Archivbestände

Für die Untersuchung des Ministeriums des Verkehrswesens der DDR steht in erster Instanz der gleichnamige Bestand (DM 1) im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde innerhalb der Sachgruppe Verkehr, Post und Fernmeldewesen zur Verfügung. Der Bestand beinhaltet die Unterlagen der Vorgänger- und Nachfolgebehörden des MfV und bemisst sich auf rund 930 laufende Archivmeter. Eine Untergliederung ist hinsichtlich des Archivgutbestandes für den Zeitraum zwischen 1945-1960, der bereits im Verwaltungsarchiv des MfV bearbeitet wurde und einem vorläufig erschlossenen Schriftgutbestand für die Jahre 1960-1990, dem sogenannten Verwaltungsarchivbestand, möglich.

Die weitere Binnendifferenzierung nach Registraturbildnern und Zeiträumen ermöglicht eine geschlossene Rekonstruktion der strukturellen Entwicklung des gesamten Ressorts. So sind Unterlagen für die Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs (1945-48) ebenso vorhanden, wie für die Hauptverwaltung Verkehr der Deutschen Wirtschaftskommission (1948/49), das Ministerium für Verkehr (1949-53), das Ministerium für Eisenbahnwesen und die Staatssekretariate für Kraftverkehr, Straßenwesen und Schifffahrt (1953/54), sowie schließlich für das Ministerium für Verkehrswesen (1954-1990).[160]

Unterhalb der Ebene des MfV sind geschlossene Konvolute für die zivile Luftfahrt, die Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn und des MfV, Internationale Angelegenheiten, Abgabeverzeichnisse der Reichsbahn, sowie weitere, nach Jahrgängen getrennte Aktensammlungen überliefert. Diese beinhalten in unterschiedlicher Gewichtung u.a. Angaben zu Leitung und Organisation, Planung und Finanzen, Recht, Betrieb und Arbeit, Führungstätigkeit und Kaderfragen, Zusammenarbeit mit Massenorganisationen, Agitation und Propaganda, Wissenschafts-, Wirtschafts-, Kultur- und Bildungsangelegenheiten, sowie zu Staatsfragen und Westarbeit. Die Feingliederung des Ministeriums in Abteilungen und Referate spiegelt sich in der Bestandsstruktur kaum wieder. Ebenso existieren keine Geschäftsverteilungspläne. Strukturpläne, die alternativ Hinweise auf die Besetzung von Leitungspositionen geben, sind ebenfalls nur punktuell und für einzelne Abteilungen vorhanden. Dies bedeutet, dass das Führungspersonal parallel zur Aufarbeitung inhaltlicher Fragestellungen anhand von Sachakten rekonstruiert werden muss. Für die weitere Suche nach Personalakten bieten sich – allerdings noch nicht klassifizierte – Untergruppen innerhalb des Bundesarchivs, das Personalaktenarchiv des Bundeseisenbahnvermögens sowie des Bundesverwaltungsamtes an. Sekundärüberlieferungen innerhalb des Bundesarchivs bieten die Bestände des Technischen Zentralamtes der Deutschen Reichsbahn (DM 100), des

[160] Vgl. BArch, DM 1, maschinenschriftliches Findbuch zum Bestand DM 1.

Zentralen Forschungsinstituts für Verkehrswesen (DM 101), des Reisebüros der DDR-Generaldirektion (DM 102), der Zentralstelle für Bildung des MfV (DM 103), der Interflug GmbH (DM 104), des Kraftfahrzeugtechnischen Amtes der DDR (DM 105) oder der Direktion der Mitropa AG (DM 200).

Darüber hinaus lässt sich die Entwicklung des Verkehrswesens innerhalb der DDR anhand von Entscheidungsträgern weiter untersuchen, die außerhalb des genuinen Ressorts liegen. Zu nennen wären etwa Archivalien des Staatsapparates der SED, des Ministeriums für Staatssicherheit und des Nationalen Verteidigungsrates, die von der Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR (SAPMO) in Berlin betreut werden. Besonders relevant werden in dieser Hinsicht Versammlungs- und Beratungsprotokolle des Politbüros, des Sekretariats sowie spezifischer Ausschüsse des Zentralkomitees (ZK) sein, da im Rahmen von Parteitagen und Sitzungen, etwa der Wirtschafts- oder Sicherheitskommissionen, regelmäßig zentrale verkehrsrelevante Entscheidungen getroffen wurden. Für detailliertere Betrachtungen auf regionaler Ebene kann abermals auf Landesarchive zurückgegriffen werden. Für sachthematische Vergleiche, sowohl im Hinblick auf Brüche und Kontinuitäten zur Zeit des Nationalsozialismus, wie auch mit dem Bundesverkehrsministerium, bieten die Überlieferungen zu RVM, OT und BVM einen ersten Einstieg. Ebenso können Recherchen zu individuellen materialen NS-Bezügen anhand der dort genannten Datenbanken und Archive auch für das Führungspersonal des MfV der DDR vertieft werden. Abschließend sei auf das Militärarchiv in Freiburg hingewiesen, das speziell für die militärischen Biografieanteile Aussagen über mögliche Tatbeteiligungen im Kontext des Krieges erlaubt.

c.) Forschungsperspektiven und Untersuchungsfelder

Ein wesentliches Anliegen der Studie zum MfV der DDR ist es, Vergleichskriterien zum BVM der BRD herauszuarbeiten. Es soll gegenübergestellt werden, wie sich beide Behörden, nach innen wie nach außen, zu ihrer NS-Vergangenheit positionierten. Dies betrifft zunächst die Bereiche Personalpolitik, Binnenstrukturen und interne Arbeitsverhältnisse. Weiterhin den bewussten wie unbewussten Umgang mit inhaltlichen Kontinuitäten und Brüchen, sowie deren Einfluss auf diverse Arbeitsgebiete.

Neben den angedeuteten Forschungsfeldern, folgt die Teilstudie hinsichtlich Struktur, Methode und Inhalt in vielen Facetten der Paralleluntersuchung zum BVM. Da über weite Strecken Sozialisierung und Handlungspraktiken des Führungspersonals im Fokus stehen, wird für diesen Teil der Arbeit ebenfalls ein gemischter Ansatz aus Organisationsgeschichte,

Netzwerkanalyse und Gruppenbiografie angestrebt. Auch hier geht es zunächst darum, kollektive Prägungen und mentale Grundlagen individueller Selbstdeutung mit konkretem Verwaltungshandeln und zugrundeliegenden Normen zu korrelieren. Ebenso müssen in diesem Kontext aufgefundene materiale Belastungen gedeutet werden.

Zusätzlich sind die rahmengebenden Faktoren der SED-Diktatur in den Blick zu nehmen. Hierzu zählt nicht nur die Umsetzung sozialistischer Arbeitsmethoden auf dem Verkehrssektor oder Versuche dessen ideologischer Durchdringung durch gezielte Kaderpolitik. Dazu gehören auch Impulse und Direktiven, die auf der vorgeschalteten Ebene von SED-Zentralkomitee oder dem Ministerrat der DDR gefasst wurden. Außerdem sind die Ausrichtung an Richtlinien der KPdSU und die generelle Einbindung des ostdeutschen Staates in den Warschauer Pakt zu berücksichtigen. Ebenso planwirtschaftliche Voraussetzungen, wie die generell gesteigerte Bedeutung des Verkehrswesens für die Stabilisierung von Herrschaft in Diktaturen. Letzteres lässt sich nicht selten an einer deutlich erhöhten administrativen Einbettung in das politische System ablesen. Ferner wird ein Perspektivwechsel angestrebt, der die Betrachtung von Arbeitsbedingungen im ostdeutschen Verkehrssektor ermöglicht, wie dessen gesamtgesellschaftliche Wahrnehmung. Neben herrschaftsgeschichtlichen und politikwissenschaftlichen Modellen kann im Zuge der Untersuchung auf Theorien der Kultur- und Gesellschafts-, wie der Alltagsgeschichte zurückgegriffen werden.

Anschließend sollen zwei Aspekte anhand von Quellenmaterial aufgezeigt werden, die den spezifischen – bisweilen auch widersprüchlichen – Umgang der SED-Diktatur mit der NS-Vergangenheit veranschaulichen. Dabei handelt es sich einerseits um den zumindest formal erhobenen Anspruch, in der Personalpolitik einen strikten antifaschistischen Kurs einzuschlagen. Andererseits um den Versuch, durch sozialistisch-ideologische Ausrichtung Betriebsabläufe zu beeinflussen.

So erhob der Präsident der Deutschen Zentralverwaltung des Verkehrs, Wilhelm Fitzner, zwischen Oktober 1945 und Januar 1946, wiederholt die Forderung nach strikter Entfernung ehemaliger Nationalsozialisten aus sämtlichen Einrichtungen der Reichsbahn, aufgrund ihres besonderen strategischen Stellenwertes. Nur „wirkliche Antifaschisten“ sollten „von den Nachteilen früherer Parteimitgliedschaft freigestellt“ werden. Im selben Atemzug drängte er wegen Personalmangels jedoch darauf, „dass die von Nationalsozialisten bei den Entnazifizierungsausschüssen der antifaschistischen Parteien gestellten Anträge schnell zur Erledigung kommen.“[161] Dies führte zu der widersprüchlichen Situation, dass langfristig zwar

[161] Vgl. BArch, DM 1/3, Schreiben und Anweisungen von Wilhelm Pfitzner zwischen Oktober 1945 und Januar 1946.

deutlich weniger formal „belastetes“ Personal im Staatsdienst verblieb als etwa im Westen. Darunter konnten sich jedoch durchaus Mitarbeiter mit teils erheblichen materialen NS-Bezügen befinden, wie Aufarbeitungsstudien zu anderen DDR-Behörden mittlerweile gezeigt haben.[162] Gleichwohl machte sich der Mangel an qualifiziertem Fachpersonal beim MfV unverhältnismäßig stärker bemerkbar. Diese Personalverschiebungen lassen sich für die Ostministerien relativ leicht quantifizieren, weil akribisch Listen geführt wurden, die Belegschaftsstärken nach politischer Orientierung, Parteizugehörigkeit und Betätigung im Nationalsozialismus differenzieren. Demnach meldete die Hauptverwaltung der RDB-Bezirke der Generaldirektion der Reichsbahn am 23. Juli 1946 einen Personalstand von 249.050 Mitarbeitern, darunter 623 Beamte im oberen Dienst und rund 163.000 Arbeiter. Der Rest verteilte sich einigermaßen gleichmäßig auf den mittleren und den einfachen Dienst. 19,5 Prozent beziehungsweise 46.797 Personen wurden als „noch beschäftigte PGs“ deklariert. Davon waren 25.797 als Arbeiter, 7096 im einfachen, 13.872 im mittleren und 32 im oberen Dienst beschäftigt. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden 56.375 (55 %) ehemaliger PGs als entlassen gemeldet, wobei 1314 Personen aus dem oberen Dienst entfernt worden waren, 19.391 aus dem mittleren und 14.503 aus dem einfachen Dienst. Als bereinigte Verfahren wurden dagegen 4768 Beamte und 3192 Arbeiter gemeldet.[163] Die RDB Cottbus hatte allerdings kurz zuvor einen Anstieg ehemaliger PGs unter den beschäftigten Beamten gemeldet, von 1818 im Februar 1946 auf 2139 im darauffolgenden Mai. Da allerdings die Belegschaftsstärke von 4581 auf insgesamt 5712 Beamte erhöht wurde, entsprach dies einem faktischen Absinken der NS-Bezüge von 39,5 auf 37,6 Prozent.[164]

Angesichts dieser teils gegensätzlichen Entwicklungen, versuchten die Verkehrsverantwortlichen der latent vorhandenen Chimäre des inneren faschistischen Klassenfeindes mit ideologischen Mitteln ebenso Herr zu werden, wie damit – teils völlig irrational – die Betriebsleistung erhöht werden sollte. Institutionell manifestierte sich dies etwa an der Einführung von politischen Verwaltungen, Kulturleitern, Betriebsparteiorganisationen (BPOs), oder sogenannten Dispatchern. Den propagandistischen Tenor dazu, wie auch zur Erklärung des politischen und wirtschaftlichen Stellenwertes des Verkehrs, liefert der Blick auf die Protokolle von Arbeitstagungen des MfV, so etwa zur Ausweitung der Verkehrsarbeit im ersten Quartal 1952. Verkehrsminister Hans Reingruber betonte:

[162] Andreas Wirsching / Frank Bösch (Hrsg.), Hüter der Ordnung. Die Innenministerien in Bonn und Ost-Berlin nach dem Nationalsozialismus, Göttingen 2018.
[163] Vgl. BArch, DM 1/1488, Meldung der Hauptverwaltung der RDB-Bezirke über den Stand der Reinigung vom Nationalsozialismus vom 25. Juli 1946.
[164] Vgl. BArch, D 1/20, Bericht der RDB Cottbus an die DZVV vom 11. Juni 1946.

„Wer hindert uns eigentlich daran, […] einen besseren Beitrag des Verkehrs im Kampf um Einheit und Frieden zu leisten? […] Nachdem auf den Arbeitstagungen der Generaldirektionen […] die Bedeutung der Hebung des politischen und ideologischen Niveaus als wichtige Voraussetzung zur Steigerung der Arbeitsproduktivität festgelegt wurde, hatte ich erwartet, dass die Kulturdirektoren sich besonders darauf konzentrieren würden, die Politik der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik mit dem Kampf um die Erfüllung des Planes zu verbinden.“[165]

5. Hans-Christoph Seebohm: Bundesverkehrsminister und revisionistischer Hardliner

a.) Forschungsstand und Literatur

Der erste Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm erreichte bis heute die längste ununterbrochene Kabinettszugehörigkeit und brachte es am Ende seiner Amtszeit für einige Wochen sogar zum Vizekanzler. Der streitbare Politiker galt zudem von Anfang an als „revisionistischer Hardliner“ rechter Couleur im Hinblick auf die deutschen Gebietsverluste infolge des Zweiten Weltkrieges. Seine diesbezüglichen Reden und Auftritte führten wiederholt zu ernsthaften Auseinandersetzungen mit den Bundeskanzlern Konrad Adenauer und Ludwig Ehrhard, den alliierten Hochkommissaren in Deutschland, wie der politischen Opposition; darüber hinaus zu einer gleichermaßen kontinuierlichen wie kontroversen medialen Präsenz.[166] Zu Letzterer trugen weiter mehrere Korruptionsvorwürfe bei, insbesondere jedoch der wachsende öffentliche Verdacht einer ominösen Nähe des späteren Verkehrsministers zum NS-Regime: Seebohm und seine Familie waren bis Anfang der 40er-Jahre Teilhaber einer Bergbaufirma im Egerland und hatten allem Anschein nach von Arisierungsmaßnahmen nach dem deutschen Einmarsch profitiert.

Vor diesem Hintergrund verwundert es, dass der erste Bundesverkehrsminister von der Forschung nahezu völlig vernachlässigt wurde. Dies umso mehr, da der bisherige historiografische Ertrag in keinerlei Verhältnis zu dem dringenden Bedarf an Aufarbeitung steht. Die teils gezielt lancierten Eskapaden Seebohms sind derart zahlreich, sein Demokratieverständnis so offenkundig fragwürdig, dass eine Untersuchung in Form einer Einzelbiografie unbedingt geboten ist. Gefragt werden muss etwa, in welchem Ausmaß sich Seebohms persönliche Haltung – über seine Staatssekretäre, Abteilungs- und Referatsleiter – auf den alltäglichen Geschäftsgang und die Sachpolitik des BVM auswirkte. Immerhin prägte er die Richtlinien seines Ressorts für nahezu 17 Jahre. Im Umkehrschluss legt die lange

[165] BArch, DM 1/2006, Ministerium für Verkehr, Allgemeine Verwaltung, Protokoll der Arbeitstagung des MfV am 28. April 1952 im Kultursaal des Ministeriums.

[166] Vgl. Gilad, Margalit, Hans-Christoph Seebohm und sein Versuch zur Universalisierung des Vertriebenenproblems in der Nachkriegszeit, in: Stickler, Matthias, (Hrsg.), Jenseits von Aufrechnung und Verdrängung. Neue Forschungen zu Flucht, Vertreibung und Vertriebenenintegration, Stuttgart 2014, S. 35 f.

Tolerierung seiner grenzwertigen Positionen innerhalb der Führungsriege der BRD den Verdacht nahe, dass seinem Handeln eine integrative und versöhnende Funktion gegenüber – mitunter radikalen – Randgruppen zugeschrieben wurde. Dies wirft ein bezeichnendes Licht auf die fragilen Demokratisierungsprozesse im politischen Klima der Gründungsjahre und darüber hinaus. Schließlich ist die Tragweite Seebohms tatsächlicher Nähe zum NS-Regime bis heute ungeklärt.

Als Einstieg in das Thema liegen lediglich zwei kurze Aufsätze vor, die wissenschaftlichen Kriterien genügen. Dem Autor, Gilad Margalit, geht es vordringlich um die Untersuchung der lobbyistischen Auslandspolitik der Sudetendeutschen Landsmannschaft und um Seebohms Bestrebungen, das Vertriebenenproblem in der Nachkriegszeit auf eine europäische Agenda zu heben.[167] Folglich konzentriert er sich ausschließlich auf die Rolle Seebohms als Vertreter der Sudetendeutschen Landsmannschaft und verzichtet darauf, ein Gesamtbild zu zeichnen.

Zudem existieren einige Fest- und Gedenkschriften, beispielsweise von Andreas Predöhl zur Vollendung des 60. Lebensjahres oder die beiden Nachrufe von Albert Exler und Heinz Mursch.[168] Allerdings sind diese Arbeiten rein deskriptiv und nicht analytisch. Aus der Warte von Aufarbeitung heraus leiden sie vor allem darunter, dass sie die Person Seebohms als Verkehrsminister weitestgehend unvermittelt neben jene des revisionistischen Vertriebenenpolitikers stellen und Fragen nach einer wechselseitigen Beeinflussung dieser beiden Bereiche in den Hintergrund rücken oder gar nicht erst gestellt werden. Daneben liegt ein breiter Fundus an Reden und Aufsätzen vor, die Seebohm in beiden Funktionen verfasste. Das inhaltliche und bisweilen taktische rhetorische Spektrum vermitteln unter anderem die beiden Ansprachen zur „völkerverbindenden Aufgabe des Verkehrs“ und die „Kasseler Rede“. In letztgenannter betonte Seebohm das Recht der Sudetendeutschen auf ihre Heimat und negierte im gleichen Atemzug, unter dem Deckmantel einer „europäischen Friedensmission“, die Grenzen des Vertrages von Versailles.[169]

---

[167] Vgl. Gilad, Margalit, The foreign policy of the German Sudeten Council and Hans-Christoph Seebohm, 1956-1964, in: Central European History (43, 2010), S. 464-483; Gilad, Margalit, Hans-Christoph Seebohm und sein Versuch zur Universalisierung des Vertriebenenproblems in der Nachkriegszeit, in: Stickler, Matthias, (Hrsg.), Jenseits von Aufrechnung und Verdrängung. Neue Forschungen zu Flucht, Vertreibung und Vertriebenenintegration, Stuttgart 2014, S. 35-44.

[168] Vgl. Predöhl, Andreas, Verkehr. Mit Ideen in die Zukunft – Festgabe für Hans-Christoph Seebohm zur Vollendung seines 60. Lebensjahres am 4. August 1963, Berlin 1963; Exler, Albert, Ein verdienstvoller Mann. Zum Tode von Hans Christoph Seebohm, 1967; Mursch, Heinz, Hans-Christoph Seebohm zum Gedenken, München 1967.

[169] Vgl. Seebohm, Hans-Christoph, Die völkerverbindende Aufgabe des Verkehrs, Braunschweig 1955; Seebohm, Hans-Christoph, 3 Vorträge: Das Recht auf die Heimat, Die Kasseler Rede, Verkehrspolitische Probleme in europäischer Sicht, 1952; ferner: Seebohm, Hans-Christoph, Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949-1961. Ein Bericht des Bundesministers für Verkehr, Bad Godesberg 1961; Seebohm, Hans-Christoph, Worte des Gedenkens zu Beginn des Sudetendeutschen Tages 1960. O.O.; Seebohm, Hans-Christoph, Die Verantwortung des Akademikers gegenüber der Wiedervereinigung, Bonn 1957; Seebohm,

Abschließend seien die Repliken der politischen Opposition, an erster Stelle des Sozialdemokratischen Pressedienstes erwähnt. So etwa Artikel wie „Korrigierte Geschichtsklitterung“, „Politischer Verkleidungskünstler“ oder „Geschichtsfälscher Seebohm“.[170] Sie vermitteln einen Eindruck von Seebohms damaliger öffentlicher Wahrnehmung. Zugleich ermöglichen sie einen Einstieg in die Untersuchung, wie politische Entscheidungsfindungen und der inzwischen erreichte Stand an Demokratisierung in der Öffentlichkeit behandelt, beziehungsweise mit Hilfe der „vierten Gewalt“, verhandelt wurden.

b.) Quellen und Archivbestände

Seebohms Wirken vor dem Jahr 1945 lässt sich anhand von Archivquellen nur schwer greifen. In den Beständen des Bundesarchivs Berlin-Lichterfelde konnten bis dato nur einige wenige Unterlagen aufgefunden werden, die sich auf die Vorgänge der Arisierung innerhalb der Britannia-Kohlewerke AG und der Egerländer-Bergbau AG – Unternehmen, an denen Seebohms Familie Beteiligungen besaß – beziehen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Schriftwechsel zwischen Sachbearbeitern des Reichswirtschafts- und des Reichsfinanzministeriums (R 3101 / R 2), die in den Prozess involviert waren. Im Rahmen der künftigen Untersuchung tauchen jedoch vermutlich Hinweise auf weitere Recherchemöglichkeiten auf; gegebenenfalls in entsprechenden Regionalarchiven. In den genannten Beständen finden sich darüber hinaus Verweise auf Seebohms Tätigkeit als Geschäftsführer der Deilmann-Bergbau und Tiefbau GmbH in Dortmund, als Vorstand der Braunschweigischen Maschinenbau AG und als Vorstand der Deutschen Tiefbohr AG

Hans-Christoph, Ansprache des Bundesministers Dr. Seebohm bei der Kundgebung anlässlich des Sudentendeutschen Tages am Pfingstsonntag 1956 in Nürnberg; Seebohm, Hans-Christoph, Die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Luftfahrt. Ansprache, gehalten am 7. Februar 1956 in Bonn auf einer Vorbesprechung zur Bildung des Luftfahrtbeirats, Bielefeld 1956; Seebohm, Hans-Christoph, Vortrag des Bundesministers am 18. Februar 1955 über „Europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Verkehrs“, Berlin 1955; Seebohm, Hans-Christoph, Schutz vor Verkehrsunfällen auf der Straße, Bielefeld 1954; Seebohm, Hans-Christoph, Vorschlag zur Finanzierung des Neubaues von Autobahnen in Westdeutschland, Bonn 1953; Seebohm, Hans-Christoph, Die wirtschaftspolitische Linie der Deutschen Partei, Hamburg 1953; Seebohm, Hans-Christoph, Voraussetzungen für eine Wirtschaftsdemokratie, Hamburg 1948; Seebohm, Hans-Christoph, Political Aspects oft he Munich Agreement (o.D.).

[170] Nur unsere Brieftaschen?, 1967, H. 138 [24.07.1967], S. 1; Korrigierte Geschichtsklitterung, 1962, H. 150 [24.07.1962], S. 3a; Der unvermeidliche Seebohm, 1961, H. 257 [14.11.1961], S. 5; Seebohm-Versprechen, 1959, H. 46 [25.02.1959], S. 5; „Hie Welf – Hie Hohenzoller“, 1954, H. 102 [05.05.1954], S. 6; Nicht Seebohm sondern Hellwege, 1953, H. 69 [23.03.1953], S. 6; Die Tragödie des Vertriebenen-Gesetzes, 1953, H. 49 [27.02.1953], S. 5; Politischer Verkleidungskünstler, 1953, H. 13 [16.01.1953], S. 5; Der Minister Seebohm, 1952, H. 114 [17.05.1952], S. 4; Ein gebrochenes Seebohm-Versprechen, 1952, H. 22 [26.01.1952], S. 5; Geschichtsfälscher Seebohm, 1951, H. 293 [18.12.1951], S. 4; Was könnte Dr. Seebohm Aussagen?, 1950, H. 238 [12.10.1950], S. 4.

Aschersleben in den Jahren 1942-1944. Auch diese Archivalien sind als Erstbefunde zu charakterisieren, deren genauere Prüfung zusätzliche Rechercheoptionen eröffnen wird.

Äußerst umfangreich ist dagegen Seebohms Tätigkeit nach dem Zweiten Weltkrieg durch dessen persönlichen Nachlass dokumentiert, der im Bundesarchiv Koblenz verwahrt wird (Bestand NL 178).[171] Dieser umfasst insgesamt 24 Bände und ist sachthematisch sowie chronologisch, zum Teil auch alphabetisch, gegliedert. Der Abschnitt „Deutsche Partei" beinhaltet größtenteils Seebohms Zeit als (stellvertretender) Bundesvorsitzender ab 1947. Vereinzelt sind Aufsätze, Reden, Gutachten und Schriftwechsel für die beiden vorangegangenen Jahre erhalten. Der übrige Zeitraum bis zum Wechsel zur CDU im Jahr 1960 gibt Einblicke in Auseinandersetzungen Seebohms mit dem DP-Bundesminister Heinrich Hellwege und die Auflösung der DP-Bundestagsfraktion. Darüber hinaus sind Rundschreiben, Angaben zur parteiinternen Rechnungsführung sowie weitere Anordnungen und Schriftwechsel enthalten.

Die alphabetisch gesammelten Korrespondenzen decken vornehmlich den Zeitraum zwischen 1950 und 1966 ab. Unter anderem sind ausführlichere Schriftwechsel mit Konrad Adenauer, Ludwig Ehrhard, Fritz Schäffer, Theodor Heuss oder Franz Josef Strauß überliefert. Themen sind die Parteienfinanzierung der DP, die Elektrifizierung der Bahn, Verhandlungen über den Erwerb von Anteilen der Flick-Gruppe, die Gefahr feindlicher Unterwanderung an der Zonengrenze oder Kontroversen im Kontext von DB-Vorstandswahlen. Weiterhin geht es um einzelne Fraktionsbeschlüsse, um Loyalitätsfragen zwischen Kabinett und Partei, um die Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn oder um Luftverkehrsrechte. Daneben sind ausführliche Aufzeichnungen aus Seebohms Teilnahmen an Kabinettssitzungen zwischen 1949 und 1966 enthalten, wobei ein Abgleich mit den inzwischen publizierten Kabinettssitzungsprotokollen weitere Erkenntnisse verspricht. Der übrige Bestand besteht aus Reden, Aufsätzen und Niederschriften Seebohms aus dem Zeitraum 1946 bis 1966, sowohl in Funktion als niedersächsischer Landesminister, als Sprecher der Sudentendeutschen Landsmannschaft, wie als Verkehrsminister.

Sekundärbestände im Bundesarchiv Koblenz liegen in der Regel bei anderen Spitzenorganen sowie nachgeordneten Einrichtungen der BRD. So etwa beim Bundespräsidialamt (B 122), beim Bundesrat (B 101), beim Bundeskanzleramt (B 136), beim Bundesinnenministerium (B 106) oder beim Bundesfinanzministerium (B 126). Wichtige Überlieferungen von verkehrsbezogenen Einrichtungen wurden bereits im Zuge der Untersuchung des Führungspersonals des BVM genannt. Die dort, wie auch die im Übrigen genannten Bestände

[171] Vormals Bestand Barch, N 1178.

und Archive, können somit insgesamt für vertiefende Recherchen über den ersten Bundeverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm herangezogen werden. Des Weiteren sei auf zeitgenössische Pressepublikationen, Gerichtsakten im Zuge von Korruptionsverfahren, oder auf Parteiunterlagen von CDU und DP und entsprechende Archive hingewiesen. Ebenso auf das Sudetendeusche Archiv in München. Nicht zuletzt dürften sich Angaben und weiterführende Recherchehinweise in den Unterlagen von Organen des SED-Staates, insbesondere des MfS, befinden.

c.) Forschungsperspektiven und Untersuchungsfelder

Hans-Christoph Seebohm wurde am 4. August 1903 in Emanuelssegen in Oberschlesien geboren. Nach dem Abitur, das er 1921 in Dresden ablegte, studierte er bis 1926 Bergbau- und Ingenieurwissenschaften in Freiburg, München und Berlin. Zwischen 1928 und 1931 war er als Bergbaureferendar beim Oberbergamt Halle/Saale angestellt, wenig später wurde er beratender Ingenieur der Britannia-Kohlewerke-Gesellschaften sowie der Egerländer Bergbau AG. 1933 promovierte er an der TU Berlin über „Tektonische Untersuchungen im Gebirgsland zwischen Hannover, Pyrmont und Minden“. Fünf Jahre später wurde Seebohm Bergwerksdirektor der Hohenlohe-Werke AG und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Britannia-Kohlewerke AG in Königswerth. Zwischen 1940 und 1949 war er Geschäftsführer der Erdölgesellschaft Deilmann AG Dortmund, ab 1941 vorübergehend Aufsichtsratsvorsitzender der Egerländer Bergbau AG.

Nach dem Krieg wurde Seebohm Minister für Aufbau, Arbeit und Gesundheitswesen in Niedersachsen (1946-1948). In diese Funktion kam er als Vertreter der rechtsgerichteten Niedersächsischen Landespartei (NLP). Diese engagierte sich stark antikommunistisch, setzte sich für die Interessen ehemaliger Wehrmachtangehöriger wie Vertriebener ein und nannte sich 1947 in Deutsche Partei (DP) um.[172] Von 1947 bis 1955 war Seebohm ihr Bundesvorsitzender. Zwischen 1949 und 1966 bekleidete er durchgängig das Amt des Bundesverkehrsministers; teils parallel dazu war er Präsident der Industrie- und Handelskammer Braunschweig (1946-1963) sowie ab 1950 Vorstandsmitglied, nach 1959 Sprecher der Sudetendeutschen Landsmannschaft. Im Jahr 1960 wechselte Seebohm zur CDU

[172] Vgl. Ingo Nathusius, Am rechten Rand der Union. Der Weg der Deutschen Partei bis 1953, Mainz 1992; ferner: Martina Steber (Hrsg.), Kein Abschied von Wunschbildern. Die Deutsche Partei in den 1950er Jahren, Baden-Baden 2017, S. 33-51.

und war vom 8. November bis zum 1. Dezember 1966 Vizekanzler der BRD. Er verstarb am 17. September 1967 in Bonn.[173]

Aus diesen Eckdaten ergeben sich bereits zahlreiche Themenfelder für eine biografische Annäherung. Allein, es geht nicht nur darum, Seebohms Lebensstationen chronologisch nachzuzeichnen. Vielmehr müssen Agieren, öffentliche Wahrnehmung und Stellung des späteren Verkehrsministers im politischen Gefüge der BRD in unmittelbarer Wechselwirkung mit Sozialisationsprozessen während Jugend und Studium, wie mit seinem beruflichen Werdegang vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges gesehen werden. Vor allem der Zeitspanne zwischen 1938 und 1945 ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Weiterhin interessieren seine politischen Anfänge in der nationalkonservativen DP und seine fortwährende Agitation für die Sudetendeutsche Landsmannschaft. Seebohm stand zudem nicht im luftleeren Raum: Schaltzentrale seines Handelns war und blieb stets das Verkehrsministerium, ebenso wie es die Basis seiner breiten gesellschaftlichen Perzeption bildete. Die Führungsrolle instrumentalisierte Seebohm bewusst, etwa für seine Sonntagsreden. In der Konsequenz hatte er sich mit Kritik in beiden Funktionen, als Verkehrs-, wie als Vertriebenen- und Revisionspolitiker auseinanderzusetzen. Folglich wird eine praxeologisch orientierte Verbindung von Biografie- und Strukturgeschichte angestrebt: Sachpolitische Entscheidungen auf dem Verkehrssektor sollen sowohl akteurszentriert, mit Blick auf den Ressortchef, als auch unter Berücksichtigung behördlicher Binnenprozesse und Rahmenbedingungen, untersucht werden. Ziel ist es, ein Gesamtbild des „Ministeriums Seebohm“ zu entwickeln. Dieses erlaubt schließlich Rückschlüsse über Einbettung und Funktion der Behörde im politischen und gesellschaftlichen System der BRD, speziell im Hinblick auf Demokratisierungsprozesse und Transformationen zur NS-Zeit.

Hierunter lassen sich zahlreiche Fragestellungen und Einzelbetrachtungen subsumieren: Inwieweit strebte der Minister beispielsweise nach einer Personalisierung seines Ressorts, indem er Einfluss auf Einstellungen und Beförderungen nahm oder Seilschaften förderte? Wo lagen die Schwerpunkte politischen Handelns und inwieweit prägte Seebohm konzeptionelle Gestaltungen auf dem Fachgebiet? In welcher Wechselwirkung befanden sich – mit Seebohm als zentralem Bezugspunkt – Ministerium, Bundeskabinett und Kanzler, Parlamentsfraktionen und dahinter stehende Parteien und wer dominierte in Bezug auf bestimmte Sachverhalte Prozesse von Meinungsbildung und Entscheidungsfindung? Entsprach das politische Gewicht

[173] Bundesarchiv Koblenz (BArch), NL 178 Nachlass Hans-Christoph Seebohm, „Lebensdaten“; BArch, B 108/27804, Gegendarstellung Hans-Christoph Seebohms vom 3./4. August 1966 zu dem Artikel „Schreiber“ in der Münchner Abendzeitung vom 28. Juli 1966; Historische Kommission der Bayerischen Akademie der Wissenschaften**,** Allgemeine deutsche Biographie & Neue deutsche Biographie, Berlin 2010.

der DP ihrer Größe und Position am rechten Rand des Parteienspektrums oder konnte sie überproportionalen Einfluss geltend machen, weil sie als Koalitionspartnerin unverzichtbar war? Und folgte Seebohms Handeln tendenziell den Wünschen seiner Partei oder fügte sich diese seiner Richtlinienkompetenz? Hierbei wird etwa zu untersuchen sein, welche Eingaben die DP einbrachte, unterstützte und wie sich der Verkehrsminister dazu positionierte. Dies führt weiter zu der Frage, welche Rolle Lobbyisten und wirtschaftlichen Verbänden beizumessen ist. Darüber hinaus dürfen die äußeren Rahmenbedingungen der bundesdeutschen Politik nicht außer Acht gelassen werden, insbesondere die Blockbindung im Kalten Krieg und Zwänge infolge der Deutschen Teilung. Zudem wird Seebohms persönlichem Profilierungswillen besondere Aufmerksamkeit zu schenken sein; und im Zusammenhang damit der Frage nach Kongruenz und Inkongruenz von persönlichen und politischen, beziehungsweise von inoffiziellen und offiziellen Absichten. Dies kann etwa anhand einer Gegenüberstellung seines Redeninhalts mit der Realpolitik erfolgen, die er durch das Ministerium ausübte. Damit ist zugleich das Themenfeld von medialer Inszenierung und Versuchen gesellschaftlicher Meinungslenkung durch Seebohm und das Ministerium angesprochen. Im Kontrast dazu stehen die tatsächliche öffentliche Wahrnehmung und die Analyse des Ausmaßes von Kritik durch Presse und Opposition, aber auch durch die Koalitionspartner. Die Beantwortung dieser Fragen führt schließlich zu einer Gesamtbeurteilung Seebohms und seiner Behörde, sowohl hinsichtlich ihres Einflusses auf das politische Klima und die Demokratisierung der Bundesrepublik, wie auch in Bezug auf die Bilanz dieser Epoche für das Verkehrsressort.

Zur Untersuchung dieser zahlreichen Forschungsfelder bietet es sich an, das methodische Instrumentarium breit zu streuen und in angemessener Gewichtung je an den spezifischen Inhalt der Analyse anzupassen. Da themenübergreifend das Spannungsverhältnis aus gesellschaftlicher Erinnerungskultur, ministerieller Sach- und Vergangenheitspolitik und individuellen Steuerungsimpulsen beleuchtet wird, können zum akteurszentrierten, struktur-biografischen Ansatz, Elemente des Sozialkonstruktivismus hinzugezogen werden.[174] Vereinfacht werden hierbei Menschen und ihre Selbstdeutungen vor dem Hintergrund der verschiedenen Wechselwirkungen aus Sprache, Kultur und Gesellschaft betrachtet. Zudem wird der Einfluss von Überzeugungen, Haltungen und Agieren der politisch Verantwortlichen darauf berücksichtigt. Im Kontrast aus Selbstdarstellung und Fremdzuschreibung gerät Seebohm als Akteur in den Fokus, der seine eigenen, durch Prägung und soziale Interaktion

[174] Vgl. Agnes Breslau von Bressensdorf, Frieden durch Kommunikation. Das System Genscher und die Entspannungspolitik im Zweiten Kalten Krieg 1979-1982/83, Berlin/Boston 2015, S. 3-24.

gewonnenen Ansichten, nach einem Prozess der Internalisierung nach außen spiegelt und gesellschaftlichen Mentalitäten neue Dynamik verleiht. Mit Blick auf das öffentliche Meinungsklima und die mediale Rezeption des Verkehrsministers können Konzepte der Kultur- und Gesellschaftsgeschichte einbezogen werden, im Kontext der Einflüsse von Interessensverbänden solche der Wirtschafts- und Sozialgeschichte.

Aufbau und Gewichtung der Arbeit sind teilweise durch die biografischen Lebensdaten vorgegeben. Demnach müssen Kindheit, Jugend, Bildungsweg, Phasen der Sozialisierung wie die Positionierung Seebohms gegenüber dem NS-Regime als bedingende Faktoren späterer Interpretation vorab und gegebenenfalls separat untersucht werden. Hierbei ist auf Berührungspunkte zu den beiden NS-Studien (RVM und OT) zu achten. Dem Zeitraum zwischen Beitritt zur NLP/DP und dem Amtsantritt als Bundesverkehrsminister ist ebenfalls eigenes Gewicht beizumessen. Dies dient unter anderem der Beurteilung, ob sich Seebohms politische Ansichten und sein Auftreten durch die Kabinettseinbindung mäßigten, oder infolge einer vergrößerten Plattform radikalisierten.

Die darauf aufbauende Darstellung kann sich gegebenenfalls an der Entwicklung der Sachpolitik und den Geschäftsgängen des BVM orientieren. Denkbar sind Untersuchungen Seebohms Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit, dem Straßen- und Autobahnbau, oder dem Versuch, eine Art „Gesinnungspolitik“ im Straßenverkehr im Rahmen des Kuratoriums „Wir und die Straße“ zu fördern.[175] Die Bedeutung von Verkehr und Infrastruktur im Kalten Krieg zeigen dagegen Protokolle internationaler Treffen oder von Auslandsreisen. So inspizierte Seebohm im Jahr 1963 portugiesische und spanische Hafenanlagen, Brücken und weitere Verkehrsbauprojekte, weil zu diesem Zeitpunkt die Intensivierung der Seeverkehrsbeziehung der „zuverlässigen“ und „eindeutig antikommunistischen“ NATO-Partner anstand.[176]

Einen exponierten Stellenwert beansprucht die Zäsur der sogenannten Seebohm-Gesetze gegen Mitte der 50er Jahre. Im Rahmen des Dauerkonflikts zwischen Schiene und Straße beschreiben die Entwicklungen den Wandel Seebohms vom „Pro-Lkw-“ zum „Anti-Lkw“-Minister. Hintergrund waren Versuche, die Bahn wieder wettbewerbsfähig zu machen und ihre angewachsene Schuldenlast abzubauen, die unter anderem durch die Reintegration von rund 41.000 NS-belasteten „131-er-Beamten“ und der Erfüllung ihrer Versorgungsansprüche massiv angewachsen war. Die Vorgänge sind deswegen interessant, weil sich Seebohm zu diesem Zeitpunkt – nach verkehrspolitischen Versäumnissen und verpassten

[175] Vgl. BArch, B 122/2305, Korrespondenz zwischen Bundesverkehrsminister Seebohm und dem Bundespräsidialamt aus dem Jahr 1959.
[176] Vgl. BArch, B 108/41733, Schriftwechsel und Protokolle des BVM aus dem Jahr 1963.

Infrastrukturinvestitionen – nur noch im Kabinett befand, weil Adenauer trotz des Wahlsieges Ende 1953 die Stimmen der DP für die verfassungsändernde Zweidrittelmehrheit zur Ratifizierung der Pariser Verträge benötigte.[177] Die äußerst umstrittenen Seebohm-Gesetze erscheinen somit von Adenauer erzwungen, was jedoch von der Öffentlichkeit kaum beachtet wurde. Wenngleich dies als sachpolitische Niederlage Seebohms im Bundeskabinett gewertet werden kann, stellt sich doch die Frage, ob die Abhängigkeit Adenauers von der DP dem kontroversen Minister nicht andernorts Spielräume verschaffte. Oder anders formuliert: ob die Notwendigkeit, angesichts realpolitischer Sachzwänge Kompromisse finden zu müssen, die Tolerierung Seebohms im Kabinett begünstigte – und damit die Bereitschaft zur Hinnahme seiner revisionistischen und tendenziell antidemokratischen Äußerungen in der Öffentlichkeit erhöhte?

Quer zu den sachpolitischen Feldern liegen ideengeschichtliche und gesellschaftsgeschichtliche Ansatzmöglichkeiten. Aufschluss verspricht nicht zuletzt eine ausführliche hermeneutische Untersuchung Seebohms Reden und Aufsätze hinsichtlich ihrem politischen Aussage- und Wirkungsgehalt. Letzterer lässt sich etwa durch die Kontrastierung mit den medialen und öffentlichen Reaktionen herausarbeiten. Diese waren nicht selten so scharf, dass der Verkehrsminister im Laufe seiner Amtszeit eine Vielzahl an Beleidigungsklagen anstrebte, so unter anderem gegen Marion Gräfin Dönhoff von der Zeitung *Die Zeit* oder gegen Rudolf Augstein vom *Spiegel*.[178] Hierbei lassen sich die Auslassungen Seebohms als Minister und Vertriebenenpolitiker systematisch zunächst getrennt analysieren. Allerdings sollte in weiteren Schritten im Rahmen einer Synthese geprüft werden, inwiefern sich diese Bereiche wechselseitig beeinflussten. Vergleichsmöglichkeiten existieren in diesem Kontext in erster Linie gegenüber dem Projekt zum MfV der DDR, wohingegen sich binnenstrukturelle und sachthematische Aspekte mit der Studie über das Führungspersonal des BVM verbinden lassen.

Um die Notwendigkeit von Aufarbeitung zu unterstreichen, werden abschließend zwei Untersuchungsfelder exemplarisch näher beleuchtet: So besteht zunächst dringender Klärungsbedarf hinsichtlich der Rolle, die Seebohm bei der Arisierung von Bergwerksbetrieben der Britannia-Gruppe[179] nach der Eingliederung des Sudetengaues spielte, die später den Hermann-Göring-Werken zugeschlagen wurden. Seebohms Familie besaß seit dem Jahr 1864 eine Minderheitsbeteiligung daran und er selbst fungierte

[177] Vgl. IfZ-Archiv, 11/Z 2524, (13/1955), Artikel: „Seebohm-Gesetze: Das verlorene Monopol“, S. 12-22, Ausgabe vom 23. März 1955.
[178] Vgl. BARch, B 108/1945, Beleidigungsverfahren und anwaltliche Mediationsprotokolle der Jahre 1952/53 zwischen Verkehrsminister Seebohm, Rudolf Augstein und Gräfin Maria Dönhoff.
[179] Namentlich die Egerländer Bergbau AG und die Hohenlohe-Werke.

vorübergehend als deren Direktor. Es wurde dem späteren Bundesverkehrsminister wiederholt vorgeworfen, sich Anfang der 40er Jahre mit Hilfe der Nationalsozialisten an jüdischem Eigentum bereichert zu haben. Folglich schienen seine revisionistischen Absichten gegenüber dem Sudetenland persönlich motiviert. Seebohm wies die Vorwürfe stets vehement zurück und behauptete, sich selbst der Gefahr einer Inhaftierung in einem Konzentrationslager ausgesetzt zu haben, indem er die jüdischen Anteilseigner zu schützen suchte.[180] Der erste Blick auf zeitgenössische Dokumente lässt ernsthafte Zweifel an dieser Selbstauskunft zu: Ein Schriftwechsel zwischen dem Leiter der Bergbauabteilung im Reichswirtschaftsministerium und dem zuständigen Ministerialdirigenten im Reichsfinanzministerium vom Januar 1941 legt nahe, dass Seebohm die Erhöhung seiner Anteile zu Lasten der jüdischen Anteilseigner zumindest billigte, wenn nicht aktiv betrieb. Die Korrespondenz verweist explizit darauf, dass die Familie Seebohm die Werke trotz „tschechischen Drucks" und „jüdischer Beteiligung" stets „national" und „frei von tschechischem und jüdischem Einfluss geführt" habe.[181] Es ist daher zu hinterfragen, inwieweit er das Amt als Bundesminister für seine Zwecke instrumentalisierte. Schließlich zielten seine berühmten Sonntagsreden auf die Rückgewinnung jener inzwischen tschechischen Gebiete, in denen sich der Unternehmensbesitz der Seebohms einst befunden hatte.

Eben diese Reden als Sprecher der Sudetendeutschen Landsmannschaft eröffnen ein zweites Untersuchungsfeld. In der bereits erwähnten Kasseler Rede vom 4. Dezember 1951 betonte Seebohm etwa:

„Heute wird so viel davon gesprochen, man solle Deutschland in den Grenzen von 1937 wiederherstellen. Haben wir denn vergessen, dass diese Grenzen im Osten die Grenzen von Versailles sind? Haben wir jemals, zu irgendeiner Zeit der Geschichte unseres Volkes, diese Grenzen anerkannt? Nein, wir sind immer soweit deutschbewusst gewesen, dass wir das niemals getan haben. […] Wenn wir uns in diesem Zusammenhang einmal die Lösung des Problems unserer Heimatvertriebenen vor Augen führen, so besteht hier die größte Aufgabe darin, wenn wir überhaupt jemals zu einer neuen Gestaltung Europas kommen wollen, zuerst und mit aller Kraft die wirtschaftliche und soziale Eingliederung dieser Menschen in unseren Raum durchzuführen. […] Diese soziale Atombombe, die ihr in unser Land gelegt habt, muss rechtzeitig entschärft werden, denn wenn sie explodiert […] dann werden sich die Lavaströme des asiatischen Vulkans ohne Widerstand über Europa ausbreiten […]. Wir müssen uns aber auch klar darüber sein, dass deutsche Menschen, die aus unserer großen geschichtlichen Tradition heraus leben, zu den Symbolen des Volkes eine klare und eindeutige Beziehung haben. Wir neigen uns in Ehrfurcht vor allen deutschen Menschen, die ihr Leben für ihr Vaterland geopfert haben und vor jedem deutschen Symbol unseres Volkes, unter dem sie sich opferten."[182]

Es sind Äußerungen wie diese, die in bewusster Anlehnung an nationalkonservatives und nationalsozialistisches Gedankengut die Alliierten Kommissare wiederholt dazu

[180] Vgl. BAK, B 108/27804, Gegendarstellung Hans-Christoph Seebohms vom 3./4. August 1966 zu dem Artikel „Schreiber" in der Münchner Abendzeitung vom 28. Juli 1966.

[181] Vgl. Bundesarchiv Berlin (BArch), R 3101/31022, Korrespondenz zwischen Reichswirtschafts- und Reichsfinanzministerium vom 31. Januar 1941.

[182] BArch, B 108/1945, Bestand des Bundesverkehrsministeriums, Kasseler Rede des Verkehrsministers Seebohm als Sprecher der Sudetendeutschen Landsmannschaft in Kassel am 4. Dezember 1951.

herausforderten, Seebohms Rücktritt zu verlangen. Adenauer sah sich regelmäßig zur Distanzierung gezwungen. Ludwig Ehrhard stellte angesichts solcher Äußerungen später fest, Seebohm spiele an der Grenze dessen, was juristisch gerade noch gangbar, politisch aber völlig unmöglich sei.[183] Und dennoch blieb Seebohm. Gewiss spielte bei seiner langen Tolerierung die Rücksichtnahme auf die knapp zwölf Millionen Flüchtlinge eine entscheidende Rolle. Jedoch wird nach weiteren Beweggründen hierfür innerhalb der Bundesregierung zu fragen sein. Auch dies trägt dazu bei, Transformationsprozesse zwischen RVM und BVM zu erhellen.

V. Fazit

Die Vorstudie setzte sich zunächst mit dem aktuellen Forschungsstand zum Thema Aufarbeitung auseinander. Zuschnitt und Inhalt vergleichbarer Studien hinsichtlich Kontinuitäten und Transformationen innerhalb bundesdeutscher Behörden gegenüber der Zeit des Nationalsozialismus waren ebenso Gegenstand der Betrachtung, wie die kritische Reflexion des Belastungsbegriffs. Darüber hinaus wurden Bedingungen und Mechanismen von Vergangenheitsbewältigung im Spannungsfeld gesellschaftlicher, politischer und wissenschaftlicher Interessen beleuchtet. Als ein zentrales Ergebnis wurde festgehalten, dass Studien in der Regel zu kurz greifen, sofern sie sich nur bestimmten Teilaspekten von Aufarbeitung zuwenden, Epochengrenzen zu eng ziehen, oder der Blickwinkel zu starr an institutionellen Strukturen ausgerichtet bleibt. Notwendig ist es vielmehr, Ressorts prinzipiell ganzheitlich hinsichtlich ihrer Bedeutung für ein politisches System darzustellen.

In dem strukturellen Vergleich des deutschen Verkehrswesens zur Zeit des Nationalsozialismus mit den beiden deutschen Nachfolgestaaten wurde offensichtlich, dass weder das BVM, noch das MfV, auf eine vergleichbare Vorgängerbehörde zurückblicken konnten, die zudem alle Aufgabenbereiche des Ressorts in ähnlicher Intensität in sich vereinte. Vielmehr zeigte sich eine hohe institutionelle Diskontinuität, die im Wesentlichen von einer dezidiert nationalsozialistischen Durchdringung des Verkehrssektors durch Fragmentierung herrührte. Darin offenbart sich nicht nur der strukturelle Bedarf an Aufarbeitung. Vielmehr wird verständlich, dass die Untersuchung über das

[183] Vgl. BArch, B 136/3802, Stellungnahmen der Alliierten Hohen Kommission vom 3. und 4. Dezember 1951, Zeitungsinterview Konrad Adenauers aus dem gleichen Zeitraum; ferner: BArch, B 136/6383, Schreiben (o.o.) Ludwig Ehrhards in Bezug auf Seebohms Äußerungen zum Münchner Abkommen im Jahr 1964.

Reichsverkehrsministerium hinaus auf alle Einrichtungen ausgeweitet werden muss, die sich zur Zeit des „Dritten Reiches“ mit Verkehrsfragen befassten.

Darauf aufbauend wurde der Überlieferungsgrad personenbezogener Unterlagen geprüft. Im Zusammenhang damit wurde eine vorläufige Analyse formaler NS-Bezüge innerhalb des Führungspersonals des BVM anhand von 241 eindeutig identifizierten Personen durchgeführt. Unter Anwendung verschiedener Kriterien und der Betrachtung unterschiedlicher Alterscluster bewegte sich der Grad an sogenannten NS-Markern zwischen 38,6 und 68,9 Prozent. Dies unterstreicht die dringende Notwendigkeit weiterer Nachforschungen in personeller Hinsicht.

Ein Zwischenfazit auf Grundlage der bisher recherchierten objektiven Gegebenheiten weist auf ein tragfähiges Konzept für eine künftige Aufarbeitung des deutschen Verkehrswesens hin. Es wurde die Schlussfolgerung getroffen, dass dies in angemessener Weise, ohne wichtige Aspekte zu vernachlässigen, nur im Rahmen von fünf separaten Teilstudien gewährleistet werden kann. Diese sind aufgrund des immensen Forschungsbedarfs und hohen Arbeitsaufwandes jeweils von einem Bearbeiter, eigenständig umzusetzen.

Der Zeitraum vor 1945 erfordert zwei Einzeluntersuchungen, um die Komplexität des Verkehrswesens im NS-Regime und damit verbundene Herrschaftsmechanismen in voller Gänze zu fassen. Dies ist zugleich essentielle Vorbedingung für die Interpretation späterer Demokratisierungsprozesse im Spannungsfeld aus Brüchen und Beharrungskräften. Eine erste Studie wird das RVM in das Zentrum einer Infrastrukturanalyse des Nationalsozialismus stellen. Im Zusammenhang mit den machtpolitischen Intentionen von Verkehr werden damit die herrschaftliche Einbettung und Realisierung dieses Arbeitsbereiches, wie auch dessen Bedeutung innerhalb der Diktatur beleuchtet. Daneben spielt die Einbindung des Reichsverkehrsministeriums in NS-Verbrechen eine zentrale Rolle, etwa im Kontext von Deportationen. Eine zweite Untersuchung widmet sich der Organisation Todt und damit schwerpunktmäßig baulichen Verkehrsfragen, in erster Linie während des Krieges. Im Zusammenhang damit steht die Analyse von Zwangsarbeit und der Ausbeutung eroberter Gebiete.

Für den Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg bieten zwei Arbeiten, die sich primär dem Führungspersonal des Bundesverkehrsministeriums und des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR widmen, direkte Vergleichsmöglichkeiten, wie in den unterschiedlichen politischen Systemen jeweils mit den Altlasten des NS-Regimes umgegangen wurde. Im Fokus stehen die Personalpolitiken der beiden Ministerien, ebenso wie die Manifestation potentieller mentaler Stetigkeiten im Sachbereich. Während der Blick im Fall der Bundesrepublik weiter auf

Demokratisierungsprozesse gelenkt wird, stehen hinsichtlich der DDR die Funktion des Verkehrswesens in der SED-Diktatur sowie dessen gesellschaftliche Gesamtbedeutung im Zentrum. Eine struktur-biografische Untersuchung des ersten Bundesverkehrsministers, Hans Christoph Seebohm, vervollständigt s die Untersuchung.

Aufgrund der Erfahrung mit gleichgearteten Studien, wird zur Umsetzung der genannten Ziele ein Bearbeitungszeitraum von mindestens vier Jahren dringend empfohlen. Darüber hinaus sind jeweils Recherchezeiten in Archiven von mindestens zwölf Monaten in Rechnung zu stellen, die fünf Teilstudien somit mit entsprechenden Reisemitteln zu versehen.

VI. Anhang

1. Abkürzungsverzeichnis

BAK	Bundesarchiv Koblenz
BArch-MA	Militärarchiv Freiburg
BArch	Bundesarchiv Außenstelle Berlin-Lichterfelde
BDC	Berlin Document Center
BND	Bundesnachrichtendienst
BPO	Betriebsparteiorganisation
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BStU	Bundesbeauftragter für die Unterlagen der Staatssicherheit der ehemaligen DDR
BVM	Bundesverkehrsministerium
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DAF	Deutsche Arbeitsfront
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DP	Deutsche Partei
DWK	Deutsche Wirtschaftskommission
DZVV	Deutsche Zentralverwaltung für Verkehr
EHRI	European Holocaust Research Infrastructure
GBl	Generalbetriebsleitung
Gedob	Staatsbahn im Generalgouvernement
Gestapo	Geheime Staatspolizei
HfV	Hochschule für Verkehrswesen
HVV	Hauptverwaltung Verkehr
IfZ	Institut für Zeitgeschichte
IST	Internationaler Suchdienst, Bad Arolsen
KdF	Organisation „Kraft durch Freude“
KL/KZ	Konzentrationslager
MfS	Ministeriums für Staatssicherheit
MfV	Ministerium für Verkehrswesen der DDR
NARA	National Archives and Records Administration
NLP	Niedersächsische Landespartei
NSAHB	Nationalsozialistischer Altherrenbund Deutscher Studenten
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
NSG	Verfolgung von NS-Verbrechen durch deutsche Justizbehörden seit 1945
NSKK	NS-Kraftfahrkorps
NSV	Nationalsozialistische Volkswohlfahrt
OKH	Oberkommando des Heeres
OKW	Oberkommando der Wehrmacht
OMGUS	Office of Military Government für Germany United States
OT	Organisation Todt
PG	Parteigenosse
RAD	Reichsarbeitsdienst
RAM	Reichsarbeitsministerium
RB	Reichsbahn

RBD	Reichsbahndirektion
RDB	Reichsbund Deutscher Beamter
RFSS; RF-SS	Reichsführer-SS
RKFDV	Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums
RLM	Reichsluftfahrministerium
RMEL	Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft
RMfBuM	Reichsminister für Bewaffnung und Munition
RMfRuK	Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion
RSHA	Reichssicherheitshauptamt
RuSHA	Rasse- und Siedlungshauptamt
RVM	Reichsverkehrsministerium
RWM	Reichswirtschaftsministerium
SA	Sturmabteilung
SAPMO	Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR
SD	Sicherheitsdienst der SS
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SMAD	Sowjetische Militäradministration
SS	Schutzstaffel der NSDAP
USHMM	United States Holocaust Memorial Museum, Washington DC
ZK	Zentralkomitee

2. Quellenverzeichnis

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (BArch)

- DM 1 Ministerium für Verkehrswesen
- NS 5 Deutsche Arbeitsfront
- NS 19 Persönlicher Stab Reichsführer SS
- R 2 Reichsfinanzministerium
- R 3 Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion
- R 5 Reichsverkehrsministerium
- R 50 Organisation Todt
- R 601 Präsidialkanzlei
- R 3101 Reichswirtschaftsministerium
- R 4601 Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen
- R 9361 Berlin Document Center (BDC), Zentralkartei der NSDAP

Bundesarchiv Koblenz (BAK)

- B 108 „Organisationsunterlagen des Bundesministeriums für Verkehr“
- B 122 Bundespräsidialamt
- B 126 Bundesfinanzministerium
- NL 178 Nachlass Hans-Christoph Seebohm

Archiv Institut für Zeitgeschichte (IfZ)

11/Z 2524 Zeitungsarchiv/Zeitschriftenarchiv

3. Literaturverzeichnis:

- Absolon, Rudolf, Wehrgesetz und Wehrdienst 1935-1945. Das Personalwesen in der Wehrmacht, Boppard am Rhein 1960.
- Audeval, Aurélie, Arisierungsnetzwerke. Verfolgungsapparate und „Arisierung" größerer Unternehmen in Frankreich 1940-1944, in: Francia (32/3 2006).
- Axer, Christine, Die Aufarbeitung der NS-Vergangenheit. Deutschland und Österreich im Vergleich und im Spiegel der französischen Öffentlichkeit, Wien 2011.
- Becker, Andreas / Gatejel, Luminita, Verkehr in der DDR, Erfurt 2017.
- Bartov, Omer, Hitlers Wehrmacht. Soldaten, Fanatismus und die Brutalisierung des Krieges, Hamburg 1995.
- Bartuaschka, Marc (Hrsg.), Nationalsozialistische Lager und ihre Nachgeschichte in der Stadtregion Jena. Antisemitische Kommunalpolitik – Zwangsarbeit – Todesmärsche, Köthen 2015.
- Blaine, Tailor, Hitler`s Engineers. Fritz Todt and Albert Speer – master builders of the Third Reich, Casemate 2010.
- Brand, Emanuel, Jews who found Refuge in "Organization Todt", in: YadVashem Bulletin (No. 18, April 1966.
- Brechtken, Magnus, Albert Speer. Eine deutsche Karriere, München 2017.
- Bressensdorf, Agnes Breslau von, Frieden durch Kommunikation. Das System Genscher und die Entspannungspolitik im Zweiten Kalten Krieg 1979-1982/83, Berlin/Boston 2015.
- Breuer, Stefan, Die Konservative Revolution. Kritik eines Mythos, 1990.
- Broszat, Martin, Der Staat Hitlers. Grundlegung und Entwicklung seiner inneren Verfassung, München 2000.
- Dornheim, Andreas, Rasse, Raum und Autarkie. Sachverständigengutachten zur Rolle des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft in der NS-Zeit, Bamberg 2001.
- Dorsch, Xaver / Singer, Hedwig (u.a. Hrsg.), Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt (OT) / Quellen zur Geschichte der Organisation Todt (4 Bde.), Osnabrück 1998.
- Dülffer, Jost (u.a. Hg.), Die Geschichte der Organisation Gehlen und des BND 1945-1968: Umrisse und Einblicke. Dokumentation der Tagung am 2. Dezember 2013.
- Eckert, Rainer (u.a. Hrsg.), Wendezeiten - Zeitenwände. Zur "Entnazifizierung" und "Entstalinisierung", Köln 1991.
- Enderlein, Heinz, Berechnung der Kosten und der Ausgaben für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1987, Berlin 1990.
- Flemming, Thomas, Gustav W. Heinamnn. Ein deutscher Citoyen, Biografie, Essen 2014.
- Frei, Norbert, Vergangenheitspolitik. Die Anfänge der Bundesrepublik und die NS-Vergangenheit, München 2012.
- Frei, Norbert (Hrsg.), Karrieren im Zwielicht. Hitlers Eliten nach 1945, Frankfurt a. M. 2001.

- Frings, Karola, Krieg, Gesellschaft und KZ: Himmlers SS-Baubrigaden, München 2005.
- Fulbrook, Mary, The people`s state. East German society from Hitler to Honecker, New Haven 2005.
- Gerlach, Christian, Kalkulierte Morde. Die deutsche Wirtschafts- und Vernichtungspolitik in Weißrussland 1941 bis 1944, Hamburg 1999.
- Gottwaldt, Alfred / Schulle, Diana, Die Judendeportationen aus dem Deutschen Reich 1941-1945. Eine kommentierte Chronologie, Wiesbaden 2005.
- Gottwaldt, Alfred / Schulle, Diana, Juden ist die Benutzung von Speisewagen untersagt". Die antijüdische Politik des Reichsverkehrsministeriums zwischen 1933 und 1945, Berlin 2007.
- Gottwald, Alfred, Die Reichsbahn und die Juden 1933-1939. Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit, Wiesbaden 2011.
- Hachmann, Rainer, Umweltschutz durch öffentliche Betriebe, 1991.
- Hamm, Walter, Deregulierung im Verkehr als politische Aufgabe, München 1998.
- Hartmann, Christian, Verbrecherischer Krieg - Verbrecherische Wehrmacht? Überlegungen zur Struktur des deutschen Ostheeres 1941-1944, in: VfZ 1/2004.
- Hartmann Christian / Hürter, Johannes (u.a. Hg.), Verbrechen der Wehrmacht. Bilanz einer Debatte, München 2005.
- Hascher, Michael / Zeilinger, Stefan (Hrsg.), Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen – ein Literaturüberblick über die jüngsten Forschungen, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (2001), S. 165-183.
- Hecht, Jochen, Die Entwicklung der Organisationsstruktur der zentralen Organe des Verkehrswesens in der Zeit von Mai 1945 bis November 1954, Diss., Dresden 1980.
- Heideman, Dirk, Auswirkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs in Deutschland auf die Verkehrssicherheit, Wirtschaftsverlag NW 1998.
- Heim, Susanne / Götz, Aly, Vordenker der Vernichtung. Auschwitz und die Pläne für eine neue Europäische Ordnung, Hamburg 1991.
- Herwig, Malte, Die Flakhelfer. Wie aus Hitlers jüngsten Parteimitgliedern Deutschlands führende Demokraten wurden, München 2003.
- Heusler, Andreas, Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im Dritten Reich, Oldenbourg 2010.
- Hildebrand, Klaus, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933-1945, in: Gall, Lothar / Pohl, Manfred, Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, S. 165-243.
- Hilberg, Raul, Sonderzüge nach Auschwitz, Dumjahn 1981.
- Hoffmann, Katharina (Hrsg.), Myths, Gender and the military conquest of Air and Sea, Oldenbourg 2015.
- Howell, Esther-Julia, Von den Besiegten lernen? Die kriegsgeschichtliche Kooperation der U.S. Armee und der ehemaligen Wehrmachtselite 1945-1961, München 2016.
- Hürter, Johannes, Hitlers Heerführer, Die deutschen Oberbefehlshaber im Krieg gegen die Sowjetunion 1941/42, München 2007.
- Johst, Hanns, Fritz Todt. Requiem, München 1943.
- Jungius, Martin, Der verwaltete Raub. Die Arisierung der Wirtschaft in Frankreich 1940 bis 1944, Ostfildern 2008.
- Kaschka, Ralph, Auf dem falschen Gleis. Infrastrukturpolitik und -entwicklung der DDR am Beispiel der Deutschen Reichsbahn 1949-1989, Frankfurt am Main 2011.

- Kappelt, Olaf, Die Entnazifizierung in der SBZ sowie die Rolle und der Einfluss ehemaliger Nationalsozialisten in der DDR als ein soziologisches Phänomen, Hamburg 1997.
- Kehrt, Christian, Moderne Krieger. Die Technikerfahrung deutscher Militärpiloten 1910-1945, Paderborn 2010.
- Kieckel, Stefan, Die deutsche Handelsschifffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933 bis 1940/41, Bremen 2010.
- Kill, Susanne (u.a. Hrsg.), Die Reichsbahn und der Strafvollzug in der DDR. Häftlingsarbeit und Gefangenentransport in der SED-Diktatur, Essen 2016.
- Kirchberg, Peter, Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobils in der DDR, Berlin 2000.
- Kopper, Christopher, Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert, Oldenbourg 2002.
- Kortzenfleisch, Gert von, Energie für den Verkehr. Eine zusammengefasste Darstellung der Ergebnisse einer systemanalytischen Untersuchung der langfristigen Perspektiven des Verkehrssektors und seiner Versorgung mit Energie, Frankfurt a. Main 1984.
- Krausnick, Helmut / Broszat, Martin (u.a. Hrsg.), Anatomie des SS-Staates, Nördlingen 1994.
- Kreidler, Eugen, Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und Kriegswirtschaft, Göttingen 1975.
- Kühr, Rüdiger, Die Reparationspolitik der UdSSR und die Sowjetisierung des Verkehrswesens der DDR. Eine Untersuchung der Entwicklung der Deutschen Reichsbahn 1945-1949, Bochum 1996.
- Kundrus, Birthe / Steinbacher, Sybille (Hrsg.), Kontinuitäten und Diskontinuitäten. Der Nationalsozialismus in der Geschichte des 20. Jahrhunderts, Göttingen 2013.
- Kundrus, Birthe (Hrsg.), Die Deportation der Juden aus Deutschland. Pläne – Praxis – Reaktionen, 1938-1945, Göttingen 2005.
- Laak, Dirk van, Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn 2004.
- Laaser, Claus-Friedrich, Wettbewerbsfragen im Verkehrswesen. Chancen für eine Deregulierung in der Bundesrepublik, Tübingen 1991.
- Lemmes, Fabian, Zwangsarbeit im besetzten Europa. Die Organisation Todt in Frankreich und Italien, 1940-1945, in: Heusler, Anreas (u.a. Hrsg.), Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im "DrittenReich", München 2010, S. 219-152.
- Lichtenstein, Heiner, Räder rollten für den Mord. Die Deutsche Reichsbahn und der Holocaust, in: Tribüne. Zeitschrift zum Verständnis des Judentums (82, 1982), S: 86-99.
- Löffler, Bernhard, Soziale Marktwirtschaft und administrative Praxis. Das Bundeswirtschaftsministerium unter Ludwig Erhard, Stuttgart 2002.
- Lorenz, Robert, Siegfried Balke. Grenzgänger zwischen Wirtschaft und Politik in der Ära Adenauer, Stuttgart 2010.
- Lübbe, Hermann, Vom Parteigenossen zum Bundesbürger. Über beschwiegene und historisierte Vergangenheiten, 2007 München.
- Mallmann, Klaus Michael / Paul, Gerhard (Hrsg.), Karrieren der Gewalt. Nationalsozialistische Täterbiographien, Darmstadt 2013.
- Margalit, Gilad, Hans-Christoph Seebohm und sein Versuch zur Universalisierung des Vertriebenenproblems in der Nachkriegszeit, in: Srickler, Matthias (Hrsg.), Jenseits

von Aufrechnung und Verdrängung. Neue Forschungen zu Flucht, Vertreibung und Vertriebenintegration, Stuttgart 2014, S. 35-44.
- Margalit, Gilad, The foreign policy of the German Sudeten Council and Hans-Christoph Seebohm, 1956-1964, in: Central European History (43, 2010), S. 464-483.
- Mierzejewski, Alfred C., The most valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway, Vol 2. 1933-1945, The University of North Carolia Press 2000.
- Möller, Horst, Franz Josef Strauß. Herrscher und Rebell, München 2015.
- Mörtzschky, Norman, Wer profitierte vom plötzlichen Tod des Reichsministers für Bewaffnung und Munition, Dr. Fritz Todt? Versuch einer kritischen Bestandsaufnahme der Quellensituation, in: Historische Mitteilungen (11, 1998), S. 78-100.
- Milward, Alan S., Fritz Todt als Minister für Bewaffnung und Munition, in: VfZ (14, 1966), S. 40-58.
- Morsbach, Josef, Das Bundesministerium für Verkehr. Ämter und Organisationen der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1971.
- Neliba, Günter, Staatssekretär Kleinmann und Nachfolger Ganzenmüller im NS-Reichsverkehrsministerium ab 1937, in: Historische Mitteilungen 12 (1999), S. 221-246.
- Nützenadel, Alexander (u.a. Hrsg.), Das Reichsarbeitsministerium im Nationalsozialismus. Verwaltung - Politik - Verbrechen, Göttingen 2017.
- Olbrich, Paul, Materialien zur Wirtschaftslage in der sowjetischen Zone: Betrieb und Verkehr bei der Deutschen Reichsbahn in der SBZ, hrsg. vom Bundesministerium für gesamtdeutsche Fragen, Bonn 1957.
- Olbrich, Paul, Die Fahrzeugwirtschaft bei der „Deutschen Reichsbahn“ in der sowjetischen Besatzungszone: Materialien zur Wirtschaftslage in der sowjetischen Zone, Neuwied 1955.
- Oppeland, Thorsten, Gerhard Schröder (1910-1989). Politik zwischen Staat, Partei und Konfession, Düsseldorf 2002.
- Pohl, Dieter, Die Holocaust-Forschung und Goldhagens Thesen, in: VfZ 1 (1997).
- Pohl, Manfred (u.a. Hrsg.), Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.
- Pottgiesser, Hans, Die Reichsbahn im Ostfeldzug1939-1944, Neckargemünd 1960.
- Raim, Edith, Die Organisation Todt und die "Vernichtung durch Arbeit" in Kaufering und Mühldorf, in: Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts (1997 Heft 2/94), S. 68-78.
- Rehbein, Elfriede, Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten, Leipzig 1988.
- Reichel, Peter, Vergangenheitsbewältigung in Deutschland. Die Auseinandersetzung mit der NS-Diktatur in Politik und Justiz, München 2007.
- Roth, Ralf / Schlögel, Karl (Hrsg.), Neue Wege in ein Neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt 2009.
- Ruck, Michael, Korpsgeist und Staatsbewusstsein. Beamte im deutschen Südwesten 1928 bis 1972, München 1996.
- Sabrow, Martin, Das Unbehagen an der Aufarbeitung. Zur Engführung von Wissenschaft, Moral und Politik in der Zeitgeschichte, in: Thomas Schaarschmidt (Hrsg.), Historisches Erinnern und Gedenken im Übergang vom 20. zum 21. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 2008.
- Schaarschmidt, Thomas (Hrsg.), Historisches Erinnern und Gedenken im Übergang vom 20. zum 21. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 2008.

- Scharrer, Manfred, Der Aufbau einer freien Gewerkschaft in der DDR 1989/90. ÖTV und FDGB-Gewerkschaften im deutschen Einigungsprozess, Berlin 2011.
- Schinkel, Eckard, Totaler Arbeitseinsatz für die Kriegswirtschaft. Zwangsarbeit in der deutschen Binnenschifffahrt 1940-1945. Erinnerungen. Dokumente. Studien, Essen 2005.
- Schmelzeisen, Hans M., Bedeutung, Einsatzmöglichkeiten und -probleme des kombinierten Güterverkehrs in der Ernährungswirtschaft, Münster 1986.
- Schönleben, Eduard, Fritz Todt. Der Mensch, der Ingenieur, der Nationalsozialist, München 1943.
- Schwartz, Michael, Funktionäre mit Vergangenheit. Das Gründungspräsidium des Bundes der Vertriebenen und das "Dritte Reich", München 2013.
- Seidenfus, Helmuth Stefan, Verkehr zwischen wirtschaftlicher und sozialer Verantwortung. Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, Göttingen 1984.
- Seidler, Franz W., Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches, München 1986.
- Seidler, Franz W., Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht 1938-1945, Koblenz 1987.
- Siems, Tanja, Die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung in Ost- und Westdeutschland von 1945 bis 2000. Vergleichende Untersuchungen des dem Wandel unterworfenen Planungsprozesses am Beispiel der Städtepaare Leipzig und Hannover sowie Magdeburg, Cottbus 2002.
- Steber, Martina (Hrsg.), Kein Abschied von Wunschbildern. Die Deutsche Partei in den 1950er Jahren, Baden-Baden 2017.
- Stegbauer, Christian (Hrsg.), Netzwerkanalyse und Netzwerktheorie. Ein neues Paradigma in den Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2010.
- Todt, Fritz, Zur Neuordnung der Deutschen Technik, Berlin 1937.
- Umbreit, Hans, Der Militärbefehlshaber in Frankreich 1940-1944, Boppard 1968.
- Vollnhals, Clemens, Entnazifizierung. Politische Säuberung und Rehabilitierung in den vier Besatzungszonen 1945-1949, München 1991.
- Weise, Niels / Mentel, Christian, , Die zentralen deutschen Behörden und der Nationalsozialismus. Stand und Perspektiven der Forschung, München/Potsdam 2016.
- Wengst, Udo, Beamtentum zwischen Reform und Tradition. Beamtengesetzgebung in der Gründungsphase der BRD 1948-1953, Düsseldorf 1988.
- Wengst, Udo, Staatsaufbau und Regierungspraxis 1948-1953. Zur Geschichte der Verfassungsorgane der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1984.
- Wildt, Michael, Generation des Unbedingten. Das Führungskorps des Reichssicherheitshauptamtes, Hamburg 2003.
- Wirsching, Andreas / Bösch, Frank (Hrsg.), Hüter der Ordnung. Die Innenministerien in Bonn und Ost-Berlin nach dem Nationalsozialismus, Göttingen 2018.
- Wolbring, Barbara, Nationales Stigma und persönliche Schuld. Die Debatte über Kollektivschuld in der Nachkriegszeit, in: HZ 289 (2009).

4. Kurzbiografie von Xaver Dorsch[184]

- Geboren am 24. Dezember 1899 in Illertissen
- Ab 1. Juni 1917 Teilnahme am Ersten Weltkrieg
- April bis August 1919 Beteiligung als Infanteriezugführer an Freikorpskämpfen zur Beseitigung der Münchner Räterepublik
- 1919-1925 Tiefbaustudium an den Technischen Hochschulen in München und Stuttgart
- 1922 Beitritt zur SA
- 1926-28 Baureferendar bei der Deutschen Reichsbahn
- 1. Februar 1929 Eintritt in die NSDAP
- 1929-1934 Bauingenieur bei der Münchner Firma Sager &Woerner , Bekanntschaft mit Fritz Todt
- 1930-1934 Ortsgruppenleiter der NSDAP in Gauting
- Ab 1934 Bezirksreferent für Bremen, Magdeburg und Hannover in der Dienststelle des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen
- Seit 1936 Assessor der öffentlichen Bauverwaltung (Regierungsbaumeister); Hauptdienststellenleiter im Reichsbund Deutscher Beamter und Politischer Beauftragter der NSDAP in der Dienststelle Todt
- Ab 1938 führende Stellung beim Bau des „Westwalls“, Sonderbeauftragter der OT für kriegsmäßige Führung
- 1940 Ministerialdirektor
- 1941 Leiter der OT-Zentrale Berlin
- März 1944 Mitglied des „Jägerstabs“
- Mai 1944 Chef des Amtes Bau-OT im RMfRuK, Vertreter Albert Speers in der Dienststelle des Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft und in allen Angelegenheiten der Organisation Todt
- Mai 1945 Kooperation mit der Historical Division der US-Army
- 1951 Gründung der Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft: NATO-Aufträge, Autobahnbau etc.
- Gestorben am 8. November 1986 in München

[184]BArch, R 9361-II/177750, Berlin Document Center (BDC), Zentralkartei der NSDAP, Parteikorrespondenz und Parteistatistische Erhebungen; BArch 9361-III/566521, BDC, SA-Mitgliederverzeichnis; Seidler, Franz W. , Die Organisation Todt, Bauen für Staat und Wehrmacht, Koblenz 1987.