



Störbilder in einer heilenden Landschaft

von Dr. Maren Ullrich, Niedersachsen

1989:
Praktikantin in einer
Frankfurter Werbeagentur

2009:
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
am Historischen Institut der Carl von
Ossietzky Universität Oldenburg



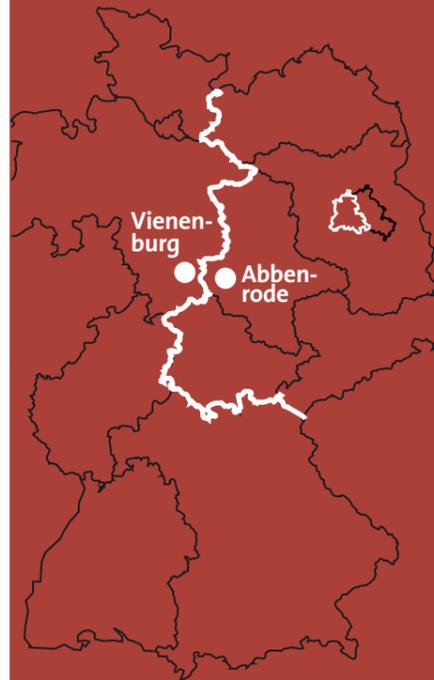
Das künstlerische Zeitzeugnis, genannt Environment „Auflösung Eiserner Vorhang“, das am 1. Juni 1996 eingeweiht wurde

Aufgewachsen in der Ära Helmut Kohl, hatte ich die Geschichte der deutschen Zweistaatlichkeit stets als einen Nebenschauplatz wahrgenommen. Weder lebten Mitglieder meiner Familie in der DDR, noch kannte ich das westliche „Zonenrandgebiet“ aus eigener Anschauung. Mitte der 1990er Jahre stieß ich während meines Studiums der Kunstgeschichte auf historisch bedeutsame Orte wie den römischen Limes oder die Schlachtfelder des ersten Weltkriegs, die vor dem Vergessen bewahrt wurden. Deshalb habe ich mich später gefragt, was nur fünfzehn Jahre nach dem Ende der DDR von der knapp 1.400 Kilometer langen innerdeutschen Grenze geblieben sein mochte? Welche Wege werden Museumsleute und Künstler gegangen sein, um das Verschwundene in seiner historischen Bedeutung sichtbar zu halten? Um Antworten auf diese Fragen zu finden, bin ich den ehemaligen Grenzverlauf zwischen Ostsee und Thü-

ringer Wald abgewandert und habe Museen, bauliche Relikte und Spuren der früheren Grenzraumarchitektur, vor allem aber Denkmäler und Skulpturen erfasst, fotografiert und beschrieben. Ein Denkmal, das mich in besonderer Weise fasziniert hat, befindet sich in der Nähe der Gemeinde Abbenrode (Landkreis Harz). Seine Existenz verdankt es einer örtlichen Interessengemeinschaft. Die Idee entstand Mitte der 1990er Jahre, als die Bahnverbindung zwischen Abbenrode in Sachsen-Anhalt und Vienenburg in Niedersachsen geschlossen wurde. Zu dieser Zeit war die Grenzbefestigung vollständig abgebaut, der ehemalige Grenzraum zu Ackerland geworden. Nur noch der Kolonnenweg wies auf die vorgängige Nutzung des Geländes hin. Das künstlerische Zeitzeugnis, genannt Environment „Auflösung Eiserner Vorhang“, das am 1. Juni 1996 eingeweiht wurde, wendet sich gegen das spurlose Verschwinden des his-



Sperranlage im Grenzfluss Ecker



torischen Ortes. Es besteht aus zehn rechteckigen, zum Teil weithin sichtbaren Stahlplatten. In unterschiedlicher Zusammenstellung ragen sie auf einer Länge von drei Kilometern auf der ehemaligen Grenzlinie als steile Landmarken gen Himmel und wirken dadurch wie Störbilder in der ebenen Fläche. Dort, wo die Trasse der seit Mitte der 1990er Jahre wieder fahrenden Brockenbahn die ehemalige Grenze schneidet, stehen drei Platten dicht beisammen, drei weitere liegen am Boden. Der Initiator, der Wernigeröder Claus Christian Wenzel, bezeichnet dieses Arrangement als den „Schrotthaufen der Weltgeschichte“. Die Verwendung von achtzig Tonnen Schienenstahl verweist auf die wiederhergestellte Bahnverbindung im Nordharz. Für Montage und Justierung der Platten wurden weitere Stahl und vor allem Schottersteine, wie sie beim Bau der Grenzbefestigung verwendet wurden, genutzt. Über das Material verschmelzen Vergangenheit und Gegenwart zu einer künstlerischen Aussage. Auf den ersten Blick mag die Form der einzelnen Stahlplatten überraschen, denn sie erinnern weniger an den Grenzzaun aus Metallgitterplatten als an Mauersegmente aus Beton. Diese wurden außer in Berlin auch auf dem Brockenplateau verwendet. Die Brockenmauer ist noch heute präsent – zwar nicht im Original, aber immerhin als medial aufbereitetes Museumsstück. Im Brockenhaus ist neben Fotografien aus der Zeit vor 1989 ein originales Stück

Mauer zu sehen. Auf das Mauersegment nehmen auch die Entwurfszeichnungen zum Abbenroder Denkmal Bezug. Klaus Christian Wenzel hat es gezeichnet und die Skizze der projektierten Stele mit folgender Bemerkung versehen: „Brocken, auch Symbol deutscher Teilung, hatte Winkelstützmauer“. Die im Entwurf zentral platzierte Stahlplatte ist im oberen Teil gestanzt. Eine kreisrunde Öffnung gibt den Blick in die Ferne frei und zeigt die verbliebenen, heute zivil genutzten Bauten auf dem Brockenplateau. Die beiden anderen aufrecht stehenden Stahlplatten des „Schrotthaufens“ haben Öffnungen in der Form von Dreieck und Quadrat. Während diese oben geschlossen sind, ist der Kreis als Symbol der Einheit geöffnet.



Modell der Grenzbefestigungen bei Abbenrode, Ausstellung im Heimatmuseum

Nach dem Wunsch des Initiators soll die Lücke erst dann geschlossen werden, wenn auch die innere Einheit zwischen Ost und West erfolgreich vollzogen ist. Das Kunstwerk verkörpert nicht nur die Freude über die Grenzöffnung, sondern thematisiert auch die Schwierigkeiten im Prozess der Wiedervereinigung.



Lebenslinie Todesstreifen - das erste Naturschutzprojekt „Deutsche Einheit“

von Dr. Kai Frobel, Bayern

1989:
Regionalreferent des Bundes
Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

2009:
Artenschutzreferent und BUND-
Projektleiter Grünes Band Deutschland



Das Grüne Band - Ehemaliger Grenzstreifen bei Mackenrode (Niedersachsen)

Ich wuchs im oberfränkischen Hasenberg in unmittelbarer Sichtweite der innerdeutschen Grenze auf. Der Eiserner Vorhang war noch fest geschlossen, als ich als vogelkundlich interessierter Jugendlicher Mitte der 1970er Jahre auf den Artenreichtum im Grenzstreifen aufmerksam wurde. Die Vögel hatten wenig Respekt vor Furcht einflößenden Grenzanlagen, und die balzenden Braunkehlchen nutzten die Spitzen der DDR-Grenzpfosten gerne als Singwarte. Ob Raubwürger, Ziegenmelker oder Feldschwirl – die Brachflächen im Grenzstreifen, eine Mischung aus Altgrasflächen, offenem Boden, lockeren Büschen oder versumpften Bereichen, seit Jahrzehnten kaum von einem Menschen betretene Gebiete, waren eine wahre Schatzkammer des Artenreichtums. Von der Westseite aus konnte ich das gut beobachten.

Beobachtet wurde aber auch ich. Meine Erkundungen im Grenzstreifen hatte die Stasi längst als „Vor-

gang“ unter dem Namen „Die Alternative“ registriert. Sie führte über meine Exkursionen akribisch Buch und hatte natürlich bemerkt, dass ich Kontakt zu einem Naturschützer aus dem thüringischen Sonneberg aufgenommen hatte. Durch den „kleinen Grenzverkehr“ konnte ich ab und an nach „drüben“ und unternahm dann mit ihm gemeinsame Exkursionen.

Bei einer großflächigen wissenschaftlichen Kartierung der Vogelarten entschloss sich unsere Coburger Gruppe junger Naturschützer, auch etwa 140 Kilometer des Grenzstreifens mit zu erfassen. Anfang der 1980er Jahre lagen die Ergebnisse des Bundes Naturschutz in Bayern (BN), des bayerischen Landesverbandes des BUND vor. Sie dokumentierten eindrucksvoll, dass in der intensiv genutzten Ackerlandschaft ausge-rechnet der Todesstreifen der letzte Zufluchtsort für viele Arten war. Das Aufbrechen der Grenze erlebte ich Mitte November 1989 an einem

kleinen Übergang bei Mitwitz unweit von meinem Heimatort. Zahlreiche DDR-Bürger in Trabis kamen auf einer kleinen Straße „rübergefahren“. Bei aller Freude wurde mir dabei auch klar, dass es schnell ein Signal geben musste: Dass sich im Schatten der verhassten Grenzanlagen mit Stacheldraht, Sperrgräben und Wachtürmen noch etwas anderes entwickelt hatte. Ich war mittlerweile beruflich beim BUND tätig.

Auf Initiative unseres heutigen Vorsitzenden Hubert Weiger luden wir uns bekannte Naturschützer aus der DDR zu einem ersten Treffen am 9. Dezember 1989 nach Hof ein. Gerade einmal 27 Anschriften hatten wir, dank eines effektiven ostdeutschen Schneeballsystems kamen 400 Teilnehmer! In einer bewegenden Atmosphäre entstand eine einstimmige Resolution, die Naturschätze im Bereich der innerdeutschen Grenze zu erhalten. Als Begriff hatte ich gewählt: Grünes Band. Das erste „Naturschutzprojekt Deutsche Einheit“ war damit geboren.

In den ersten Jahren zeigten die Medien ein großes positives Interesse, Umweltpolitiker griffen die Idee auf und engagierte Naturschutzbehörden der neuen Länder wiesen an der ehemaligen Grenze Schutzgebiete aus. Aber es gab auch den raschen Zugriff von West-Landwirten. Jahrzehnte lang unberührte Lebensräume wurden innerhalb weniger Tage umgepflügt.

2001 kam ein entscheidender Durchbruch: das Bundesamt für Naturschutz und das Bundesumwelt-

ministerium führten gemeinsam mit dem BUND eine bundesweite Lebensraumerfassung des Grünen Bandes durch. Nun war es amtlich, dass es sich um das größte und einzige länderübergreifende Biotopverbundsystem Deutschlands handelt. Auf 1.393 Kilometern Länge und 177 Quadratkilometern Fläche haben sich von der Ostsee bis ins sächsische Vogtland wertvolle Lebensräume erhalten.

Im Herbst 2005 fand das Grüne Band Deutschland sogar wörtlich Eingang in die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung. Kanzlerin Merkel erklärte es zum „Nationalen Naturerbe“. Ein großer Erfolg ist die Zusage der Bundesregierung, ihre Flächen – etwa die Hälfte des Grünen Bandes – zum Zwecke des Naturschutzes



Am Grünen Band kümmert sich der BUND auch um den Schutz des Fischotters

an die beteiligten Bundesländer zu übertragen.

Das Grüne Band ist aber auch ein lebendiges ökologisches Denkmal der einstigen Teilung Europas. Vielleicht ist es sogar eine Vision für andere Grenzen auf der Welt, die einem Miteinander von Mensch und Natur weichen.



Grünes Band: Rückzugsraum für die geschützte Kreuzkröte





Endlich hat die Sprachlosigkeit ein Ende!

von Peter Matera, Schleswig-Holstein

1989:
Bundesgrenzschutz (BGS) Offizier,
zuständig für den Grenzabschnitt
vom Priwall bis zur Nordspitze des
Ratzeburger Sees

2009:
Erster Polizeikommissar und Sprecher
der Bundespolizeiakademie in Lübeck



Die uniformierten Gesprächsteilnehmer „Ost“ und „West“ suchen eine gemeinsame Sprache

Da steht man nun fast zehn Jahre als verantwortlicher BGS-Offizier an dieser „sprach- und wortlosen“ Grenze, oft auf Tuchfühlung den DDR-Grenzaufklärern gegenüber. Kein Wort wird gewechselt, weil von DDR-Seite ein Gespräch, wenn auch noch so banal, und selbst der Tagesgruß gegenüber dem „Klassenfeind“ verboten sind. Dann geschieht doch das Wunder und die Grenze fällt. Und ich stelle fest, dass wir erst wieder lernen müssen, uns zu verstehen. Wie das? Ende November 1989 bekommt meine Grenzschutzabteilung ein Fax aus der DDR, dass man sich an der Grenze treffen müsse. Es geht um die Öffnung eines weiteren Grenzübergangs im Bereich Herrnburg/DDR zur Hansestadt Lübeck.

Die ersten Gespräche haben sich dann so ähnlich zugetragen:

Wir treffen an der verabredeten Stelle ein. Ein Regimentskommandeur und ein Oberstleutnant, unser

Gegenüber, sind bereits vor Ort. Ein anfänglicher „Frosch im Hals“ lockert sich dann aber bald. Schnell entsteht eine Atmosphäre, als sei es nie anders gewesen.

Ich setze für die jeweiligen Gesprächsteilnehmer ein „Ost“ oder „West“ zu den Dialogen hinzu.



Grenzaufklärer am Grenzübergang Bereich Herrnburg / DDR

West: „Wir laden die Herren zu der nächsten Besprechung in unsere Unterkunft ein!“

Ost: „Ach, Sie meinen zu einer Beratung!“

West: „Da können wir ja über den taktisch besten Ort mal eine Beurteilung abgeben.“

Ost: „Ja, über den operativ besten Ort eine Einschätzung abgeben!“

Ost: „Na, Sie wissen ja, in der Verlängerung der Straße Herrnburg – Lüdersdorf, dort wo die LPG ist. LPG ist eine Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft. Da stehen ungefähr 10.000 RVG's!“

West: „Was eine LPG ist wissen wir; was ist bitte schön RVG?“

Ost: „RVG steht für Kuh; also RVG ist eine RaufutterVerzehrende Großvieheinheit!“

West: „Sagen Sie, so hätten wir doch während der Grenzzeit auch schon reden können. Wenigstens den Tagesgruß austauschen können!“

Ost: „Sie sind Polizisten, wir sind Soldaten. Soldaten, die grüßen, müssen militärisch grüßen; also rechte Hand an die Kopfbedeckung. Der militärische Gruß ist eine Ehrenbezeugung – und dem Klassenfeind gegenüber eine Ehrenbezeugung – das geht gar nicht! Alles klar?“

Trotz unterschiedlichen Sprachschatzes – Personalakten hin und Kaderakten her – haben wir uns in der Sache verstanden. Am 16. Dezember 1989 konnten wir den neuen Grenzübergang in Lübeck an der alten Verbindungsstraße zwischen Lübeck-Eichholz und Herrnburg/DDR feierlich und mit Stolz eröffnen, es kam zu einem regelrechten Volksfest. Ich habe danach noch viel mehr als „Plaste“ und „Elaste“ lernen müssen.



Freie Durchfahrt auf der F5 / B5





Roland Thiele

1989:
Sachgebietsleiter beim Straßenbauamt
Kronach für den Landkreis Hof

2009:
In Altersteilzeit



Heinrich Gehring

1989:
Abteilungsleiter beim Straßenbauamt
Kronach für den Landkreis Hof

2009:
Im Ruhestand

Eintausend Meter Weihnachtsfieber

von Dipl.-Ing. (FH) Roland Thiele
und Dipl.-Ing. Heinrich Gehring, Bayern



Weihnachten an der geöffneten Grenze - hier bei Kaiserwinkel

Im Landkreis Hof gab es bereits vor der Grenzöffnung den wichtigen Übergang auf der A 9 Nürnberg – Berlin bei Rudolphstein an der Grenze zu Thüringen. Wegen der Überlastung der Autobahn wurde am 21. Dezember 1989 zusätzlich der alte Grenzübergang Töpen-Juchöh an der B 2 für Radfahrer und Fußgänger wieder geöffnet. Damit gab es zwei Verbindungen nach Thüringen.

Die zunächst einzige Landesstraßenverbindung nach Sachsen war der am 12. November bei Ullitz geöffnete Übergang an der B 173. Auch diese Strecke war sehr schnell überlastet. Mit der Öffnung der A 722 entstand eine weitere Verbindung Richtung Sachsen.

Hof als nächstgelegene westliche Stadt zu Sachsen und Teilen Thüringens wurde regelrecht von Besuchern überflutet. Eine geregelte Busverbindung nach Plauen und Notfalltransporte auf beiden Strecken waren nicht möglich. Hierfür bot sich die Öffnung der St 2193 bei Gattendorf an.

Bei einer Besprechung am 14. Dezember in Plauen über die bevorstehende Grenzöffnung bei Gattendorf wurde bekannt, dass der bayerische Staatssekretär Dr. Peter Gauweiler in einem Protokoll die Öffnung des Grenzüberganges zum 1. Januar 1990 zugesagt hatte. Das Straßenbauamt musste nun den offiziellen Dienstweg gehen und die Weisungen abwarten. Eigene „unkonventionelle“ Tätigkeiten waren nicht mehr möglich. Eine Rückfrage bei der für den Straßenbau zuständigen Obersten Baubehörde ergab, dass die vorgesehene Öffnung der Grenze und das Protokoll dort noch gar nicht bekannt waren.

Unabhängig davon gingen unsere organisatorischen Überlegungen weiter. Weihnachten stand vor der Tür und damit Urlaub für die Baufirmen und Winterpause für die Mischguthersteller. Das bedeutete für uns, dass drei Tage vor Weihnachten die Asphaltierungsarbeiten abgeschlossen sein mussten. Für die Wiederherstellung der alten Straßenverbindung standen

damit vier Arbeitstage zur Verfügung, vorher wurden noch zwei Tage für Rodungsarbeiten benötigt.

Vor Baubeginn war die Bewilligung der Haushaltsmittel erforderlich. Eine kurzfristige Anfrage bei der Obersten Baubehörde mit der Bitte um Bewilligung von 100.000 DM verlief zunächst im Sande, aber am 15. Dezember wurden uns die Mittel telefonisch bewilligt. Die Entscheidung hatte ein Mitarbeiter getroffen, der sich anschließend vor seinem Vorgesetzten rechtfertigen musste.

Einen Tag später, am Samstag, wurde der Schlagbaum unter Mitwirkung von Abgeordneten und Bürgermeistern entfernt und die alte etwa ein Kilometer lange Straßentrasse besichtigt. 80 Meter Staatsstraße hatten nach dem Krieg nur noch als Waldweg gedient und waren bei der Straßenbauverwaltung in Vergessenheit geraten. Die alte Trasse war mit bis zu 30 Jahre alten Fichten bewachsen.

Die Kollegen der Bezirksdirektion Straßenwesen (BDS) Karl-Marx-Stadt, die vom Vorsitzenden des Rates des Kreises Oelsnitz benachrichtigt wurden, versprachen Mithilfe beim Bau.

Es wurde vereinbart, dass ein Straßenhobel, eine Planierdrape und eine Walze samt Baubrigade zur Verfügung gestellt werden sollten. Für die zuvor notwendigen Rodungsarbeiten wollte der zuständige Förster seine Leute zunächst nicht am Sonntag arbeiten lassen. Er ließ sich aber schnell überzeugen, dass der Termin nur dann eingehalten werden konnte. Nach freiwilliger Rodung des „Westabschnittes“ durch die Waldbauern

war am Montag die Trasse frei. Zwei Stunden nach Unterzeichnung des Bauvertrages mit einer Baufirma aus Hof rollten am Montag die ersten Baumaschinen an.

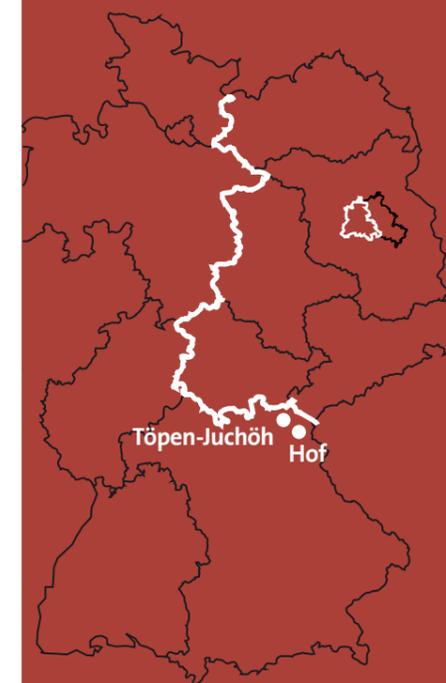
Am Dienstag wurden unter anderem die Grenzgräben verfüllt, und am Mittwoch rollte das Frostschutzmaterial an. Je höher die Muldenkipper ihre Ladeflächen zum Entleeren aufkippten, desto tiefer sanken die Kinnladen der beteiligten Brigadiers. Solche Sattelkipper hatten sie noch nie gesehen. Dass die Materiallieferung nach der zweiten Fuhre kein Ende nahm, war für die Arbeiter aus dem Osten ein kleines Wunder.

Drei Tage vor Heiligabend wurden bis spät in die Nacht eine Tragdeckschicht eingebracht, die Bankette hergerichtet und verdichtet. Der Bauunternehmer lud nach getaner Arbeit alle Beteiligten ins benachbarte Bauernwirthaus zu einer zünftigen Brotzeit ein. Der diensthabende Volkspolizist mit Hund hatte vorher versprochen, an der Grenze zu warten und alle Ostarbeiter wieder hinüber zu lassen. Die Kollegen der BDS Karl-Marx-Stadt bekamen zur Erinnerung von uns einen Bierkrug, der Volkspolizist eine gefüllte Brotzeittüte.

Wir hatten es gemeinsam gerade noch geschafft. Zur Weihnachtszeit haben wir erst einmal ausgeschlafen. Dann versuchten wir die Ereignisse und Eindrücke zu verarbeiten. Auf uns sollten interessante und arbeitsreiche Monate zukommen. Am Tag nach Neujahr wurde die Straße termingerecht für den Verkehr freigegeben.



Freudenfeuerwerk am Übergang Töpen/Juchöh



Diesen Aufkleber verteilte der Bürgermeister von Nordhalben, Lothar Persicke, am Tag der Grenzöffnung.



Wie ich die Maueröffnung erfahren habe

von Michael Cramer, Berlin

1989:
Mitglied im Abgeordnetenhaus
von Berlin (AL)

2009:
Abgeordneter des Europäischen Parla-
ments, Initiator des Berliner Mauer-
Radweges und des Deutsch-deutschen
(Grenz-)Radweges als Teil des Europa-
Radweges (Eiserner Vorhang)



Bürgermeister Walter Momper (Westberlin) und Bürgermeister Erhard Krack (Ostberlin)
am 12. November 1989 am Potsdamer Platz

Als verkehrspolitischer Sprecher für die „Alternative Liste für Demokratie und Umweltschutz“ (AL) – im Januar 1989 war ich erstmals ins Abgeordnetenhaus von Berlin gewählt worden - diskutier- te ich am Abend des 9. November in Berlin-Charlottenburg über die Berliner Verkehrspolitik, über die Westberliner natürlich. Spät am Abend betrat ich meine Vierer-Wohngemeinschaft in Berlin-Steglitz, wo mich meine WG-Bewohnerin Marlis mit dem ebenso aufgeregten wie unglaublichen Satz empfing: „Na, also ditt is ja n Ding, wa, die Mauer is auf“. Ich dachte, sie wollte mich veräppeln. Erst den Nachrichten im Fernsehen glaubte ich, und kurz darauf klingelte auch das Tele- fon. Mein Fraktionsgeschäftsführer infor- mierte mich über eine Sondersitzung des Abgeordnetenhauses am folgenden Tag. Wir blieben bis weit nach Mitternacht vor dem Fernseher - bald konnten wir die berühmten Schabowski-Worte aus- wendig. „Wahnsinn“, das war auch für uns in dieser Nacht das einzige Wort, das uns einfiel, um unsere Emo- tionen über die Lippen zu bringen.

26 Jahre zuvor – also 1963 – hatte ich mei- ne ersten Berliner Mauer-Fotos gemacht, vom Podest am Ende der Bernauer Stra- ße. In dieser Straße gehört der Bürger- steig noch zum westlichen Wedding, die Häuser standen aber im östlichen Bezirk Mitte. Regine Hildebrandt, später lang- jährige Sozialministerin von Brandenburg, hatte dort einst gewohnt und beschrieb die Situation in der ihr eigenen Deutlich- keit: „Wenn wa zuhause aussem Fenster kiekten, warn wa mit dem Kopp im Westen und mit dem Hintern im Osten“.

Jedes Mal, wenn ich wieder nach Berlin kam, bin ich zur Bernauer Straße gegan- gen und konnte beobachten, wie sich die Mauer veränderte und die Grenz- anlagen immer weiter perfektioniert wur- den. Wie viele Grüne und DDR-Kritiker hatte ich seit 1982 Einreiseverbot in die DDR und nach Ost-Berlin.

Am 12. November war ich dann dabei, als die Mauer am Potsdamer Platz ge- öffnet wurde. Es war für alle ein sehr be- wegender Augenblick, als die Mauerseg- mente von einem Kran versetzt wurden

und die beiden Bürgermeister der geteil- ten Stadt, Walter Momper (West) und Erhard Krack (Ost), sich begrüßten und auf diese Weise die Maueröffnung zele- brierten.

Willy Brandt, der zur Zeit des Mauerbaus Regierender Bürgermeister von Berlin war, hatte zwei Tage zuvor auf der Sondersit- zung des Abgeordnetenhauses gefordert, „ein Stück von jenem scheußlichen Bau- werk (...) als Erinnerung an ein historisches Monstrum stehen (zu) lassen.“

Im Sommer 1989 hatte ich zum ersten Mal den 160 Kilometer langen „Zollweg“ rund um West-Berlin abgeradelt. Nach dem Fall der Mauer wiederholte ich diese Umrundung im Frühjahr 1990 - mit einem eigenartigen Gefühl - auf dem Ost-Ber- liner „Kolonnenweg“ zwischen Vorder- und Hinterlandmauer, der 28 Jahre nur von den Grenztruppen benutzt werden konn- te. Bei diesen Radeltouren wurde auch die Idee vom Berliner Mauerweg geboren. Allerdings dauerte es noch zehn Jahre, bis sie auch wirklich Gestalt annahm. Denn nach dem Fall der Mauer lautete die Pa- role in Berlin zunächst: „Die Mauer muss weg“. Das setzten die Grenztruppen der DDR, die bis zum 2. Oktober 1990 dafür die Verantwortung trugen, auch mit preu- ßisch-sozialistischer Gründlichkeit um. Nur wo Bezirke, Organisationen oder Einzelpersonen sie daran hinderten, blie- ben Mauerreste bestehen. Eine dieser Personen war Michaela Schreyer, damals Senatorin für Stadtentwicklung und Um- weltschutz. Die Grünen-Politikerin stellte die Mauer in der Niederkirchnerstraße unter Denkmalschutz - und wurde da- mals heftig angefeindet. Heute sind alle dankbar für den Erhalt der authentischen

Mauerreste gerade an dieser Stelle. Im Jahr 2001, anlässlich des 40. Jahrestages des Mauerbaus, stellten Senat und Abgeord- netenhaus die verbliebenen Mauerreste unter Denkmalschutz und beschlossen, den Berliner Mauerweg auszuschildern und ihn fahrradfreundlich auszubauen. Nach diesem Vorbild haben sich dann auch der Deutsche Bundestag und das Europäische Parlament für den Ausbau des 7.000 km langen „Europa-Radweges Eiserner Vorhang“ ausgesprochen. Ent- lang der ehemaligen Blockgrenzen kön- nen nun die künftigen Generationen Eu- ropäer die Geschichte, Politik und Kultur im wahrsten Sinne des Wortes erfahren.



Grenzübergang Bernauer Straße in Berlin

Wir brauchen im wieder vereinigten Europa solche Initiativen „wider das Ver- gessen“, um uns bei den Mühen des Zu- sammenwachsens immer wieder daran zu erinnern, was wir 1989 im Ergebnis der friedlichen Revolutionen in Ostmit- teleuropa gewonnen haben. Als passi- onierter Fahrradfahrer zitiere ich gern den ehemaligen Kommissionspräsi- denten der Europäischen Union, Jacques Delors: „Die EU ist wie ein Fahrrad, wenn es stehen bleibt, kippt es um.“



Ost- und Westberliner auf der Mauerkrone
in der Nähe des Brandenburger Torres





Für BRD-Bürger umsonst

von Hans-Joachim Mengel, Hessen

1989:
Sachgebietsleiter, Hessisches
Straßenbauamt Eschwege

2009:
Teamleiter Bau, Amt für Straßen-
und Verkehrswesen Eschwege



Die Werrabrücke - einer der drei neuen Grenzübergänge für Fußgänger verbindet wieder die Gemeinde Lauchröden (Kreis Eisenach) und Herleshausen (Hessen)

Um den Menschen in der DDR zu helfen, wurden in unserem Bauamtsbereich in kürzester Zeit 28 Fahr- und Fußwegverbindungen zwischen Thüringen und Hessen geschaffen. Besonders eindrucksvoll war für mich die Grenzöffnung zwischen Herleshausen im Westen und Lauchröden im Osten.

Am 11. November kam die ministerielle telefonische Weisung, bis zum 22. Dezember auf den vorhandenen Unterbauten der kurz vor Kriegsende 1945 zerstörten Sandsteingewölbebrücke über die Werra eine Fußgängerbrücke zu bauen, einen etwa 60 Meter langen Behelfssteg mit Holzbelag. Alle am Projekt Beteiligten arbeiteten mit Hochdruck an dieser kurzfristigen Maßnahme, um den Lauchröder DDR-Bürgern ein schönes Weihnachtsgeschenk zu übergeben.

Auf der Baustelle herrschte trotz harter Arbeit eine tolle Stimmung. Die Lauchröder Bürger hielten „ihre“ Brückenbauer mit Getränken und

einem täglichen Imbiss in Schwung. Nach Baubeginn am 14. Dezember waren pünktlich am 22. Dezember alle Bauarbeiten restlos beendet, so dass einen Tag vor Weihnachten die Einweihungsfeier der Brücke stattfinden konnte.

Der hessische Verkehrsminister Alfred Schmidt übergab die Brücke mit einer bewegenden Ansprache und versicherte den Einwohnern von Lauchröden, diese Notbrücke bald durch ein massives Bauwerk zu ersetzen.

Dieses Versprechen wurde etwa zehn Jahre später umgesetzt. Die offizielle Einweihung 1999 erfolgte wiederum am 23. Dezember, denn seit 1989 trafen sich die Bürger von Lauchröden und Herleshausen jährlich an diesem Tag an der Werrabrücke.

Zur Erinnerung an den bewegenden Brückenbau über die Werra habe ich mir folgenden Zeitungsartikel aufbewahrt:

„Wenn Wunden Wunder werden ...

Von dem nasskalten Wetter ließ sich am „Tag des Jahrhunderts“ zu früher Morgenstunde sicherlich keiner der ungezählten Menschen stören, die dabei sein wollten, wenn Wunder geschehen, um ihren persönlichen Eintrag ins Buch der Weltgeschichte an diesem 23. Dezember 1989 nicht zu versäumen. Stark belastet vom Gewicht der dicht gedrängten Freiheits-Pilger bestand der in Rekordzeit errichtete Holzsteg an diesem Morgen seine Feuertaufe. In einem schier endlosen Strom ergoss sich die friedliche Hessen-Welle über das kleine 900-Seelen-Dörfchen am Fuße des Stechberges, das jahrzehntelang hier in seinem „Freilicht-Gehege“ (Pfarrer Fischer) ein ungestörtes Sperrzonen-Dasein fristete. Dieser denkwürdige Tag muss jedem Lauchröder wie eine endgültige Befreiung vorgekommen sein.

Revanche noch um Längen zu übertreffen. Mit einfachen Mitteln gelang es ihnen, während des ganzen Tages ein unvergessliches Volksfest aufzuziehen, ohne dass auch nur ein Bundesbürger einen Pfennig für Glühwein, Bier oder Bratwurst bezahlen musste. „Für BRD-Bürger umsonst!“ hieß die vielbestaunte Tageslosung, die, vereint mit der spürbaren Herzlichkeit der Gastgeber, auf jeden Brücken-Passanten einen tiefen Eindruck machte.

Ob Karnevalsverein, Imker oder Kaninchenzüchter, alle hatten sich zur Begrüßung etwas einfallen lassen: Da wurden extra zwei Schweine geschlachtet, um die Verpflegung zu sichern; Blaskapellen spielten im ganzen Dorf, und für die Kleinsten stand die Kinderkrippe bereit. Wo vor kurzem noch Militärfahrzeuge patrouillierten, zogen Pony-Wagen fröhliche Kinderscharen durch eine veränderte Welt.“



Am Grenzübergang zwischen Lauchröden und Herleshausen wurden am 23. Dezember 1989 auf der thüringischen Seite die Gäste kostenlos mit Rostbratwürsten, belegten Brötchen, Glühwein, Kaffee und Kuchen versorgt

Dementsprechend waren sie auch vorbereitet und wollten es sich einfach nicht nehmen lassen, den eigenen Empfang in der Bundesrepublik mit dieser

(Achim Wilutzky in „DAS WERRALAND“, Heft 1/1990 (Auszug), mit frdl. Genehmigung der WTV-Vereinszeit-schrift)



Als erster passierte der Herleshauser Weihnachtsmann die Werra-Brücke und wurde am thüringischen Ufer herzlich begrüßt





Als Spaziergänger zwischen zwei Welten

von Ulrich-Karl Engel, Sachsen-Anhalt

1989:
Abteilungsleiter in den Harzer Werken
Blankenburg

2009:
Referent im Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr des
Landes Sachsen-Anhalt



Grenzöffnung bei Stapelburg mit einem Tanz auf der alten Ecker-Brücke

„Vielleicht im Jahre 1992.“ So wurde spekuliert, wenn es im Frühjahr 1989 um die Eröffnung eines Grenzüberganges für den „Kleinen Grenzverkehr“ bei Stapelburg ging. Den Wunsch nach einem Grenzübergang an der Nordharzkante hatte Niedersachsen schon seit dem Grundlagenvertrag DDR-BRD von 1972 verfolgt. Es dauerte aber bis zum 27. April 1989, bis der damalige niedersächsische Ministerpräsident Ernst Albrecht bei einem DDR-Besuch vom Staatsratsvorsitzenden Erich Honecker die prinzipielle Zusage bekam, dass bei Bad Harzburg ein Grenzübergang eingerichtet würde. Im „Neuen Deutschland“, einen Tag später, fand sich dazu ein einziger Satz. Aber für den erfahrenen DDR-Zeitungsleser reichte das schon aus, um diese „Sensation“ zum Tagesgespräch in der Region zu machen...

Und dann kam der 11. November. Gegen 17 Uhr tauchte unter den unzähligen Berichten von der stündlich durchlässiger werdenden innerdeutschen Grenze die Meldung auf, dass soeben die Grenze zwischen Stapelburg in der DDR und Bad Harzburg in der BRD geöffnet wor-

den war. Wenig später meldete sich meine Frau am Telefon. Sie stand kurz hinter Nordhausen auf der F 80 im Stau und teilte mir mit, dass sie den Plan, mit unserem älteren Sohn über das Wochenende über Worbis nach Kassel zu fahren, aufgeben würde. Ich selbst war schon einige Tage zur Betreuung unseres erkrankten jüngeren Sohnes zuhause. Als sie gegen 20 Uhr eintraf, gab es für mich kein Halten mehr, ich wollte nach Stapelburg. Sie übernahm das Kind und ich den Trabant. Wenige hundert Meter gefahren, traf ich einen Kollegen, dem ich durch die herunter gekurbelte Scheibe mein Fahrtziel zurief. Seine Antwort: „Ich hole mir nur schnell eine Jacke und komme mit.“ Kurz vor Wernigerode war es dann schon vorbei. Stau, die Straße war dicht. Also wenden, der Ortskenntnis vertrauen und über die Dörfer so dicht wie möglich nach Stapelburg vorstoßen. Bis zu einer Wiese am Ortsrand gelang das auch. Von dort brauchten wir uns nur in den Menschenstrom einzureihen, der in Vierer- bis Fünferreihen in Richtung Grenze strömte. Gegen 21 Uhr waren wir durch eine Lücke im Streckmetallzaun

bis an das Grenzflüsschen Ecker gelangt. Über eine in der Flussmitte liegende Holzpalette hatten NVA und Bundesgrenzschutz einen Wechselverkehr organisiert. Also ein Schwung von Ost nach West, ein Schwung Rückkehrer von West nach Ost. Nebenan baute das Technische Hilfswerk an der Stabilisierung der noch vorhandenen Straßenbrücke. NVA-Grenzpioniere verlegten gleichzeitig Fahrbahnplatten im einstigen Todesstreifen. Alles war mit Scheinwerfern ausgeleuchtet - ein unwirkliches Bild. Auch auf der Westseite brauchten wir uns nur treiben zu lassen, um schon nach wenigen Metern einen Bus Richtung Bad Harzburg zu besteigen. Beim Aussteigen am Rathaus wurde uns schon zugerufen: „Erste Etage, Zimmer (so und so)“. Wenige Minuten später hielt jeder von uns 100 DM Begrüßungsgeld in der Hand. Alles war so schnell gegangen. Ich musste bewusst inne halten, um mich zu vergewissern: Wir träumten nicht. Wir waren gerade tatsächlich von einer Welt in die andere gelangt, als Spaziergänger. Wahnsinn!

Am nächsten Mittag war der „Lückenschluss“ zwischen Stapelburg und Bad Harzburg dann soweit gediehen, dass das erste Fahrzeug, übrigens ein roter Wartburg mit dem Kennzeichen RED 3-99, über das Grenzflüsschen Ecker fahren konnte. Auf westdeutscher Seite wurde er von der Schülerin Maren Wintjen mit einer Rose begrüßt. Sie war mit ihrem Vater dort, Joachim Wintjen war damals Oberbaurat beim Straßenbauamt Goslar. Wie sehr dieser Tag Lebenswege auf beiden Seiten der Grenze verändert hat, wird daran deutlich, dass ich wenige Monate später - inzwischen war ich Abgeordneter im Landtag von Sachsen-Anhalt - jenen

mir damals noch völlig unbekanntem Joachim Wintjen als Landrat des Landkreises Halberstadt traf. Aber das ist eine neue Geschichte.

Zum Grenzübergang bei Stapelburg ist noch anzufügen, dass die DDR-Seite schon in den Gesprächen mit dem niedersächsischen Ministerpräsidenten auf die komplizierte Verkehrsführung in der Ortslage Stapelburg hingewiesen und eine Ortsumfahrung ins Gespräch gebracht hatte. Der westdeutsche Gast stellte dafür auch eine Mitfinanzierung in

Aussicht. Was so politisch entschieden und nun planmäßig vorbereitet werden sollte, wurde an jenem Sonntag von der neuen Wirklichkeit eingeholt und überholt: eine endlose Autoschlange quälte sich durch Stapelburg. Das war der Auslöser, dass die überhaupt erste Ortsumfahrung im wieder gegründeten Land Sachsen-Anhalt auf der bereits für den Grenzübergang im Nordharz ins Auge gefassten Trasse gebaut worden ist. Nun jedoch nicht als Einbahnstraße für den „Kleinen Grenzverkehr“ ausschließlich aus dem Westen, sondern für die Menschen aus beiden und



Neues Deutschland vom 28. April 1989, Seite 3



Grenzsperrenanlagen bei Stapelburg



Wirtschaftliche Beziehungen knüpfen sich...



Protokoll einer Grenzöffnung

von Günter Krieglsteiner, Bayern

1989:
Straßenmeister der Straßenmeisterei
Hof beim Straßenbauamt Kronach
Oberstraßenmeister

2009:
Leiter der Straßenmeisterei Hof,
Landkreis Hof, Staatliches Bauamt
Bayreuth



Die Grenzöffnung zwischen Ullitz und Wiedersberg erfolgte schnell und unbürokratisch

Auch der Oberstraßenmeister der staatlichen Straßenmeisterei Hof (SM), Günter Krieglsteiner, hatte nicht damit gerechnet, wie schnell sich die Maueröffnung in Berlin bis nach Bayern „fortpflanzen“ würde. Als ehemaliger Zeitsoldat ist er eine klare und präzise Sprache gewohnt. In knappen Sätzen hat er die Ereignisse am Grenzübergang Ullitz-Wiedersberg wie folgt zusammengefasst:



Grenzverlauf bei Ullitz



Dichte Schlangen nach der Grenzöffnung bei Ullitz im Dezember 1989



Erster Deutsch-deutscher ÖPNV im Dezember 1989



Protokoll

„Sonntag, 12.11.1989, 5.25 Uhr:

Die Grenzpolizei Hof, Herr Popp, verständigt die SM Hof: „Der Grenzübergang Ullitz, B 173, soll sofort geöffnet werden!“

Der Straßenmeister, Herr Krieglsteiner, nimmt den Anruf zur Kenntnis, steht auf und zieht sich an. Noch im Halbschlaf überlegt er: „Ich glaub, hier will mich jemand veralbern!“. Ein Rückruf bei der Grenzpolizei bringt aber die Bestätigung.

Gegen 6.10 Uhr erfolgt die erste Kontaktaufnahme mit den Grenztruppen der DDR. Grenzpolizei, Grenzschutz und Zoll sind vor Ort.

Die Grenzpolizei informiert den Straßenmeister über die Lage und bittet um Kontaktaufnahme mit der DDR. Herr Krieglsteiner bespricht mit den DDR-Grenztruppen die erforderlichen Maßnahmen. Der Termin der Grenzöffnung soll 10.00 Uhr sein.

Der Abschluss der Arbeiten wird im beiderseitigen Einverständnis auf 9.00 Uhr festgelegt.

Nach Rückkehr in die SM, gegen 6.45 Uhr, werden die Bediensteten Gerstner Walter, Gerstner Klaus, Wunderlich Günter und Gerstner Peter benachrichtigt. Der Stramot (Motorisierter Straßenwärter) Mergner Albin und Stramot-Vertreter

Schödel Hans sind im Gehöft (Winterdienst).

Herr Mergner fährt an die Grenze und beseitigt den Schlagbaum.

Bei der Fa. Spörl, Berg, werden nach Anruf ca. 20 Tonnen Mineralbeton geladen.

Der Arbeitstrupp der SM Hof fährt nach Ullitz.

Gegen 7.00 Uhr wird das Straßenbauamt Kronach, Herr BOR Gehring, verständigt.

Die Arbeiten laufen zügig und problemlos. Es wird Hand in Hand mit den DDR-Grenztruppen gearbeitet.

Die Arbeiten werden um 8.59 Uhr abgeschlossen. Ein Major der DDR-Grenztruppen bedankt sich für die schnelle und unbürokratische Zusammenarbeit und meldet seiner vorgesetzten Dienststelle den Vollzug der Maßnahme um 9.00 Uhr. Um 9.34 Uhr passiert das erste Fahrzeug die Grenze.

.....

Durch sehr gute Kontakte zur DDR-Bauverwaltung können Herr Thiele und Herr Krieglsteiner eine Kontaktaufnahme zwischen der ABD (Autobahndirektion) Nordbayern und der zuständigen DDR-Stelle vermitteln. Diese ersten Kontakte haben wesentlich zur schnellen Öffnung der A 722 beigetragen.“



Das sicherste DDR-Dorf gründet eine Republik

von Dr. Wolf Karge, Mecklenburg-Vorpommern

1989:
Direktor des Kulturhistorischen
Museums Rostock

2009:
Freier Publizist, tätig für Museen,
Verlage, Hörfunk, Printmedien und
Fernsehen



Mahnung an die Missachtung von Staats- und Bürgerrechten der Bürgerinnen und Bürger der Elbgemeinde Rüterberg

Der Hauptmann von Köpenick war nicht in Rüterberg an der Elbe. Dort erinnert aber viel an sein Schelmenstück. Zwar war der Schuster in diesem Fall ein Schneider. Er war nicht uniformiert und ernannte sich auch nicht selbst zum Hauptmann, sondern wurde ganz demokratisch gewählt – zum Vorsitzenden des Vereins „Denkmal Dorfrepublik Rüterberg.“

Doch es gibt durchaus Parallelen zwischen Köpenick und Rüterberg. Die wichtigste ist das Aufbegehren gegen die Obrigkeit – mit einer Wendung ins Lächerliche.

Das denkwürdige Ereignis fand am 8. November 1989 statt. Bis zu jenem Tag lebten die Rüterberger eingezäunt durch Streckmetall in der wohl „sichersten“ Ortschaft der DDR ganz am westlichen Rand des Bezirkes Schwerin.

Ihr Pech war ihre exponierte Lage auf einer Landzunge an der Elbe, ihr Ort war auf drei Seiten von BRD-Gebiet „umzingelt“. Damit sich kein Fremder unbemerkt auf einen illegalen Grenz-

übertritt nach Westen vorbereiten konnte, wurde das Dorf 1967 auch noch mit einem zweiten Zaun zum eigenen östlichen Hinterland abgeschottet. Nachts war der einzige Zugang durch ein von Grenzsoldaten bewachtes Tor verschlossen.

Zahlreiche Bewohner wurden zwangsumgesiedelt und die, die bleiben durften, erhielten lediglich ein Aufenthaltsrecht. Im Jahr 1989 waren es nur noch etwa 150. Besucher konnten lediglich nach einer streng reglementierten Passagierscheinvergabe das Dorf betreten. Genehmigungen gab es in der Regel nur für engste Verwandte und dringende dienstliche Angelegenheiten.

Als sich im Jahre 1989 die politischen Veränderungen deutlich zeigten und in Europa immer mehr Zäune Löcher bekamen, hielten die bis dahin braven Eingesperreten nicht länger still. Sie verlangten im Oktober eine Einwohnerversammlung mit Vertretern der Grenztruppen der DDR, der

Kreisverwaltung und der Volkspolizei, die schließlich zum 8. November genehmigt wurde. Kein Mensch ahnte damals, dass schon am folgenden Tag die innerdeutsche Grenze geöffnet werden würde. Deshalb forderten die Rüterberger auch nur ultimativ die Öffnung ihrer Grenze zur DDR hin. Sie wollten lediglich gleiches Recht und Freizügigkeit wie alle Bürger des Landes.

Aber die behördlichen Vertreter blieben stur, und die Diskussion nahm kein Ende – bis schließlich Schneidermeister Hans Rasenberger den Vorschlag zur Gründung einer Dorfrepublik einbrachte. Das Vorbild lieferten ihm die schweizerischen Urkantone.

Lachen, Verständnislosigkeit, Grübeln waren die ersten Reaktionen. Dann gab es einen Antrag und einen Beschluss – und Deutschland hatte eine neue Re-

publik. Da deutsches Recht derartiges nicht zuließ und die Rüterberger nicht in der Lage waren, ihre Idee vielleicht über das Europaparlament durchzuset-

zen, kam es letztendlich zu der Gründung des Vereins Dorfrepublik.

Ab 10. November 1989 war Rüterberg wieder frei zugänglich. Der spätere mecklenburg-vorpommersche Innenminister Dr. Georg Diederich hat dem Ort 1991 das Recht verliehen, die Bezeichnung „Rüterberg Dorfrepublik 1967 - 1989“ führen zu dürfen. Historisch ist das zwar auch nicht ganz korrekt, doch es bleibt das beabsichtigte Zeichen.

Es bleibt der Gedanke an bürgerschaftlichen Stolz und Selbstbehauptungswillen, auch wenn Arbeitslosigkeit, unsensible Grundstücksverkäufe oder Restitutionsansprüche das Dorf heutzutage genauso beuteln wie andere Gemeinden in der Umgebung. Mit der Gemeindefusion 2004 ist Rüterberg ein Ortsteil der Stadt Dömitz. Außerdem wurde Rüterberg in Er-

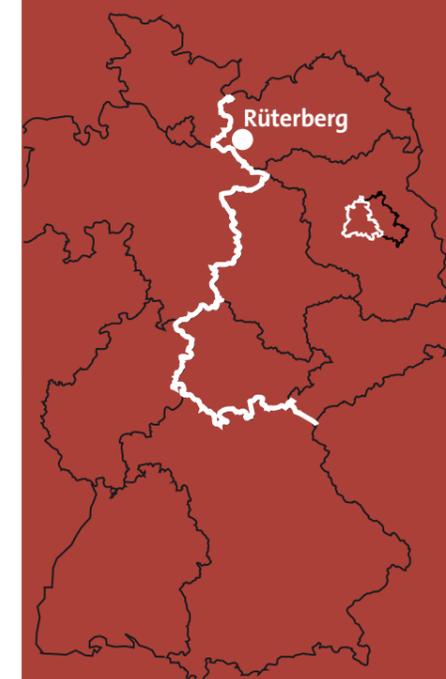


Erinnerung an die deutsche Teilung und die Situation von Rüterberg

innerung an seine schwejsche Aktion eine Attraktion für Touristen. Und es beweist die Gewitztheit der Mecklenburger.



Gedenkstätte „Rüterberg Dorfrepublik“





Mit jedem neuen Grenzübergang fiel ein altes Stück Mauer

Zusammengestellt aus Dokumenten von Sylvia Pruhs, Brandenburg



Freier Reiseverkehr über den geöffneten „Grenzbahnhof“ Berlin-Friedrichstraße

„Die Mauer fällt! Hurra!“, schreibt freudig die Potsdamer Bürgerinitiative „Berliner Vorstadt“ am 9. Januar 1990. Allerdings setzt sie gleich ein dickes „Aber“ hinzu. Sie fordert einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr zwischen Potsdam und Westberlin, spricht sich für „möglichst viele kurze und bequeme Wege für Fußgänger und Radfahrer“ aus und verlangt, der Autoverkehr solle sich „auf wenige leistungsfähige Trassen“ konzentrieren.

Die Initiative sieht natürliche Ruhe-zonen gefährdet, die sich in den 28 Jahren Trennung in grenznahen Be-reichen gebildet hatten. Jetzt bedroht von den nicht mehr abreißen den Ver-kehrsströmen.

Seit dem 10. November rollten Busse und Pkw Stoßstange an Stoßstange über die Glienicker Brücke und über den Übergang Mahlow/Kirchhainer Damm. Tage später öffneten Über-gänge für Fahrzeuge und Fußgänger in Falkensee, Teltow und Kleinmach-now. Weitere folgten, bis schließ-

lich auch verkehrstechnisch wieder zusammenwuchs, was 28 Jahre lang getrennt war. „Auf die überraschende Grenzöffnung am 9. November 1989 und den sofort einsetzenden starken Reiseverkehr in Richtung Berlin-West mußte das Verkehrswesen schnell re-agieren“, heißt es in einer Beschluss-vorlage an den Rat des Bezirkes vom 31. Januar 1990. Für den Einfallsreichtum spricht ein Fernschreiben des Potsda-mer Ratsvorsitzenden für Verkehr und Nachrichtenwesen, ließ, an den DDR-Verkehrsminister Otto Arndt vom 16. November 1989. Darin schlägt Ließ vor, den Verkehr an der Grenzübergangs-stelle Glienicker Brücke am 18. und 19. November mit Hilfe der Weißen Flot-te zu entlasten. Er empfiehlt, „ein bis zwei Schiffe mit einer Kapazität von jeweils 300 Plätzen um 9.00 Uhr, 12.00 Uhr und 15.00 Uhr von Potsdam nach Wannsee fahren zu lassen“ und so eine zusätzliche Grenzübergangsstelle zu öffnen.

Am 6. Februar 1990 schließlich listet ein Arbeitsmaterial der „Arbeitsgruppe

Grenzübergangsstellen“, angesiedelt bei der Abteilung Inneres des Rates des Bezirkes, mit Kleinmachnow, Drei-linden, Babelsberger Enge, Nedlitz und Hennigsdorf fünf Grenzübergangs-stellen zu Wasser auf. Dem Papier zu-folge sind seit Anfang Februar zwölf Straßen und drei Eisenbahnübergänge geöffnet. „Zur Finanzierung der bei der Errichtung von Grenzübergangsstellen anfallenden Kosten ist zu bemerken, dass diese durch die Bereitstellung von zentralen Mitteln gesichert werden“, besagt ein anderes Schriftstück der Ar-beitsgruppe.

In der Beschlussvorlage vom 31. Janu-ar 1990 wird auch ausgeführt, dass es trotz unbürokratischer Zusammenar-beit mit der Westberliner BVG, hoher Einsatzbereitschaft des Personals aller Betriebe und zusätzlicher Leistungen der Deutschen Reichsbahn nicht ge-lang, „den hohen Anfangsbedarf voll zu decken“. Die Westberliner Verkehrs-gesellschaft (BVG) führte insgesamt zehn Buslinien bis in den Bezirk Pots-dam – zum Nulltarif zunächst. Ab 1. Januar 1990 galt eine vorläufig verein-barte einheitliche Tarifregelung. Das Potsdamer Verkehrskombinat setzte bis zu 14 Gelenkbusse als „Verstärker-wagen“ von Potsdam bis zum Bahnhof Wannsee ein.

Als Beispiel für hohe Verkehrsspitzen ist für den zweiten Weihnachtstag 1989 vermerkt: „Die Grenzübergangs-stellen Teltow und Potsdam/Glienicker Brücke passierten am 26. 12. 1989 z. B. 64.796 Personen und 14.278 (Teltow) bzw. 34.960 Personen und 6.983 Pkw (Potsdam).“ Beschlussvorlagen des Ra-tes des Bezirkes Potsdam, Briefwechsel

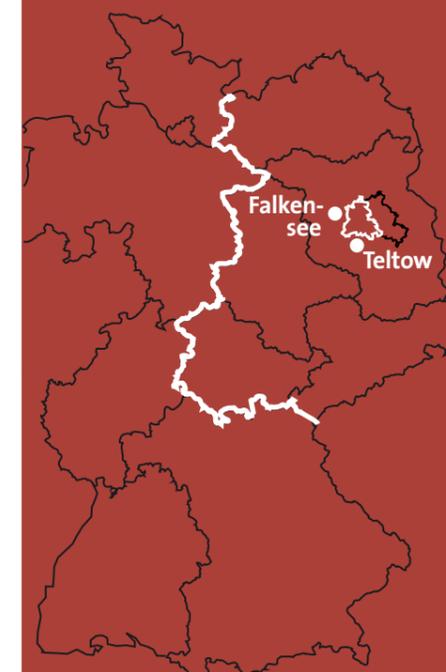
zwischen dem DDR-Ministerrat und dem Rat des Bezirkes, Protokolle sowie andere Schriftstücke aus der Zeit un-mittelbar nach der Maueröffnung bis Ostern 1990 bezeugen, wie sich Ent-scheidungsträger einsetzten, um den DDR-Bürgern die gewonnene Rei-sefreiheit auch praktisch zu ermög-lichen. Dabei waren Straßen wieder-herzustellen, um Grenzübergänge überhaupt passierbar zu machen. Es ging auch um Parkplätze unmittelbar an den Grenzübergängen, um den Neubau von Rad- und Fußwegen.

Und um die Wiederinbetriebnahme der S-Bahnstrecken. So verkehren ab 22. Januar 1990 „zwei Wendezü-ge mit Kreuzung auf dem Bahnhof Griebnitzsee stündlich zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Wann-see. ... Der Bahnhof Babelsberg kann wegen fehlender Gleisverbindungen nicht bedient werden.“ Als kompli-ziertestes Unterfangen jedoch wird „die Wiederherstellung der S-Bahn-strecke Wannsee-Potsdam-Stadt“ herausgestellt. Weil die Gleisabstän-de breiter sein müssen als vor 28 Jahren, müssen der Bahndamm ver-breitert und sämtliche Brücken neu gebaut werden.

Die heute fast 20 Jahre alten Schrift-stücke sind Zeitdokumente, die eine Ahnung davon vermitteln, wie sehr die festgefügte Grenzarchitektur die notwendige Infrastrukturentwick-lung bremste und wie aufwändig sie sein würde. Wer jedoch heute ganz „normal“ per Bahn, auf den Straßen oder dem Wasser in die Hauptstadt reist, spürt nichts mehr vom Reisen zwischen einst getrennten Welten.



Passagierschiff „Johannes R. Becher“ im innerstädtischen Ost-West-Verkehr von Teltow nach Wannsee





Wie die Gemeinde Amt Neuhaus nach Niedersachsen umzog

von Grit Richter, Mecklenburg-Vorpommern/Niedersachsen



Fährverbindung zwischen Darchau im DDR-Kreis Hagenow und Neu Darchau im BRD-Landkreis Lüneburg

Die Einwohner von Amt Neuhaus wollten nach dem Fall der Mauer wieder Niedersachsen werden. Nach 1945 war das Gebiet an der Elbe noch kurzfristig britische Besatzungszone, aber aus praktischen Erwägungen – unter anderem keine Elbbrücke – erfolgte bei der Grenzziehung der Alliierten die Übergabe an die sowjetische Zone. Damit landete Amt Neuhaus in der späteren DDR und war eine Gemeinde im Bezirk Schwerin. Historisch aber, seit dem 13. Jahrhundert, hatten wesentliche Teile des Gebietes Amt Neuhaus zum Fürstentum Lüneburg und dem Königreich Hannover gehört.

Schon kurz nach der Grenzöffnung, in unserem Fall nach der Wiedereinrichtung der Fährverbindungen zwischen dem niedersächsischen Darchau und Neu Darchau auf DDR-Gebiet am 25. November 1989 um 12.30 Uhr, wurde in der Region der Ruf nach Rückgliederung laut. Er kam auf ostelbischer Seite vor allem vom damaligen Bürgermeister von Neuhaus, Dr. Klaus Rintelen, und von den Pastoren der Region. Westelbisch wurden

sie unterstützt von den demokratischen Parteien im Landkreis Lüneburg und den Verwaltungsspitzen des Landkreises. Die Landräte Dr. Wilhelm Martens und Wolfgang Schurreit brachten das Anliegen der Bürgerinnen und Bürger politisch voran. Im Juli 1990 verabschiedeten Gemeinderäte und der Kreistag Lüneburg Resolutionen, in denen die Zuordnung des Gebietes Amt Neuhaus zum Landkreis Lüneburg gefordert wurde.



Darchau (Amt Neuhaus) an der Elbe

Eine Bürgerbefragung erfolgte nicht. Die Resolution war die Grundlage für förmliche Verhandlungen über einen Staatsvertrag zwischen den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen. Von November 1992 bis Ende Juni 1993 wurde der Entwurf des Staatsvertrags, der von beiden Ländern gemeinsam erarbeitet worden war, in Kreistagen, Gemeindevertretungen und schließlich in den zwei Landtagen beraten und letztlich positiv entschieden. Dann ging es schnell: Am 29. Juni 1993 wurden in Schwerin die Ratifikationsurkunden ausgetauscht, schon einen Tag später konnte damit der Staatsvertrag in Kraft treten. Nach 48 Jahren gehörte Amt Neuhaus fortan wieder zum Landkreis Lüneburg. Die Nachricht überbrachte der damalige niedersächsische Innenminister Gerhard Glogowski persönlich den Einwohnern von Neuhaus. Spontan wurden dort sofort Volksfeste gefeiert. Zur offiziellen Feier vom 13. bis 15. August 1993 kamen dann Tausende Besucher aus Ost und West nach Neuhaus.

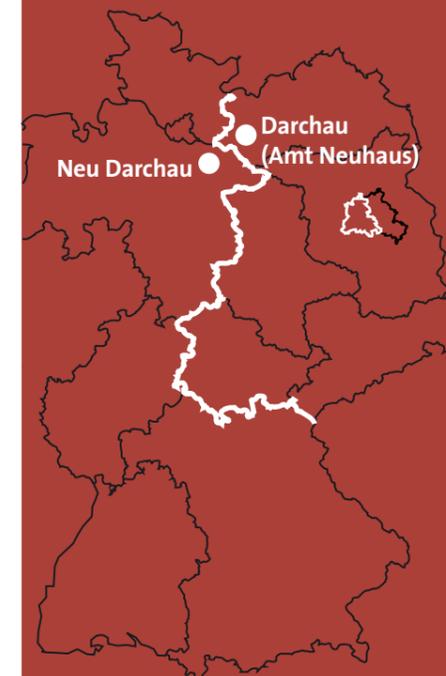
Der Wechsel von Mecklenburg-Vorpommern nach Niedersachsen erforderte weitere Entscheidungen, nun von der niedersächsischen Landesregierung. So wurde den Gemeindevertretungen versichert, dass auch für die Gemeinden in Amt Neuhaus die Förderung des Beitrittsgebietes erhalten bliebe. Das Ganze goss der damalige Innenminister Gerhard Glogowski in die noch heute gültige „Verordnung zur Bildung der Gemeinde Amt Neuhaus“. Das „Amt“ führt der Ort nur noch im Namen.

Riesenfreude und Chaos
Erliebt bei Wiederaufnahme des Fährverkehrs in Darchau
Neuhaus. Am vergangenen Sonntag zog ein großer Menschenstrom über Haar in das unmittelbar hinter dem Elbeort gelegene Darchau, wo sich in den Vormittagsstunden das Tor an der Fährstraße öffnet und nach vierstündiger Wartezeit wieder der Fährverkehr über die Elbe aufgenommen werden sollte. Schon gegen 10 Uhr hatten sich viele am Grenzübergang eingefunden. Die Blaulinge Boote verließen den Werften die Zeit mit fröhlicher Musik. Die Menschenmenge wurde immer dichter, es wurde immer unruhiger. Als dann endlich gegen 12.30 Uhr der „sowjetische Akt“ geschah und der Zaun aufgemacht wurde, dramatisierte sich das Ganze um einiges noch mehr. Die Stenvenner einiger der auf das Fährschiff wartenden Kanote keine Grenzen. Von allen Seiten wurde rückwärts nach vorn gedrängt, so daß die unmittelbar am Elbeufer stehenden Leute nur mit Hilfe der eine Karte bildendes kräftiges Gesandtschaften davon bewahrt wurden, ins Wasser geschoben zu werden. Großes Dankeschön den jungen Soldaten, ohne die das Chaos perfekt gewesen wäre. Ich habe Frauen und Kinder weinen sehen aus Angst, ins Wasser zu fallen. Meine Kritik soll all denen gelten, die ohne Rücksicht auf andere nach ihr eigenes Ziel vor Augen hatten. Vielleicht aber hätte eine bessere Organisation diese Situation erst gar nicht so gefährlich werden lassen. So tauchte die Frage auf, warum das Grenztor nicht schon um 10, sondern erst um 12.30 Uhr geöffnet wurde. Daß man erst auf einen Anruf vom Ministerium wartete, erscheint mir doch wohl sehr unglücklich.
VK Grit Richter

Schweriner Volkszeitung, 28. oder 29. November 1989



Wachturm an der Elbgrenze





Umsetzung der Brocken-Erklärung

Bundesweiter Start der Umsetzung des Geschichtsprojektes am 2. Oktober 2008 am Grenzdenkmal zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen)



Wolfgang Tiefensee:

„Der Mauerfall ist und bleibt ein Wunder - und wir waren dabei.“

Dr. Karl-Heinz Daehre:

„Mein Wunsch ist es, dass Bürger, die die ehemalige innerdeutsche Grenze heute auf einer normalen Straße passieren, miteinander darüber sprechen, dass genau dieser Ort ein Teil der europäischen Geschichte ist.“



Minister: „Unmenschlichkeit dieser Grenze darf nicht vergessen werden“

Die erste von bundesweit bis zu 100.000 Leuten, die am 2. Oktober 2008 an der innerdeutschen Grenze zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen) teilnahmen, war Wolfgang Tiefensee (CDU), Minister für Landesentwicklung und Verkehr. Er war begleitet von Bundesverkehrsminister Karl-Heinz Daehre (CDU) und Verkehrsminister Uwe Schwanemann (CDU).

„Unmenschlichkeit dieser Grenze darf nicht vergessen werden“, sagte Tiefensee bei der Eröffnung der 20. Jahrestagung der Verkehrsministerkonferenz. Er erinnerte an die Zeit der innerdeutschen Grenze, die als „Mauer der DDR“ bezeichnet wurde. Die Grenze war ein Teil der europäischen Teilung, die durch den Zweiten Weltkrieg und die Gründung der DDR im Jahr 1949 entstanden war. Die Grenze wurde am 9. November 1989 durch den Mauerfall überwunden.

Die Verkehrsministerkonferenz ist ein wichtiges Forum für die Verkehrsminister der Länder und des Bundes. In diesem Jahr wurde die Konferenz zum 20. Mal abgehalten. Die Teilnehmer haben sich über die Entwicklung des Verkehrs in Deutschland und die Herausforderungen der Zukunft beraten. Ein Schwerpunkt der Konferenz war die Erinnerung an die innerdeutsche Grenze und die Bedeutung der Verkehrswege für die deutsche Einheit.



Meinungen & Meldungen 5. Oktober 2008 Ein Schild erinnert an die Grenze Hötensleben wurde als Erstes gedacht

Das erste von bundesweit bis zu 100.000 Leuten, die am 2. Oktober 2008 an der innerdeutschen Grenze zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen) teilnahmen, war Wolfgang Tiefensee (CDU), Minister für Landesentwicklung und Verkehr. Er war begleitet von Bundesverkehrsminister Karl-Heinz Daehre (CDU) und Verkehrsminister Uwe Schwanemann (CDU).

„Unmenschlichkeit dieser Grenze darf nicht vergessen werden“, sagte Tiefensee bei der Eröffnung der 20. Jahrestagung der Verkehrsministerkonferenz. Er erinnerte an die Zeit der innerdeutschen Grenze, die als „Mauer der DDR“ bezeichnet wurde. Die Grenze war ein Teil der europäischen Teilung, die durch den Zweiten Weltkrieg und die Gründung der DDR im Jahr 1949 entstanden war. Die Grenze wurde am 9. November 1989 durch den Mauerfall überwunden.

Die Verkehrsministerkonferenz ist ein wichtiges Forum für die Verkehrsminister der Länder und des Bundes. In diesem Jahr wurde die Konferenz zum 20. Mal abgehalten. Die Teilnehmer haben sich über die Entwicklung des Verkehrs in Deutschland und die Herausforderungen der Zukunft beraten. Ein Schwerpunkt der Konferenz war die Erinnerung an die innerdeutsche Grenze und die Bedeutung der Verkehrswege für die deutsche Einheit.



Umsetzung des Geschichtsprojektes „Brocken-Erklärung“ der Verkehrsministerkonferenz

20 JAHRE FRIEDLICHE REVOLUTION UND DEUTSCHE EINHEIT

Einladung



Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr - Pressemitteilung Nr.: 007/09

Magdeburg, den 30. Januar 2009

Verkehrsminister Daehre: Erinnerung an Ende der deutschen und europäischen Teilung an wichtigen Verkehrswegen

An allen wichtigen Straßenverbindungen, die über die ehemalige deutsch-deutsche Grenze verlaufen, soll an den Fall des Eisernen Vorhangs und die damit verbundene Überwindung der europäischen Teilung im Herbst 1989 erinnert werden.

Straßenschilder erinnern an das „Geschenk der Einheit“

Minister und Bürgermeister lesen erste Gedenktafel in Hötensleben - Medienanstalt an ehemaliger Grenze

Die Verkehrsministerkonferenz hat beschlossen, an allen wichtigen Straßenverbindungen, die über die ehemalige deutsch-deutsche Grenze verlaufen, Straßenschilder zu errichten. Diese Schilder sollen an den Fall des Eisernen Vorhangs und die damit verbundene Überwindung der europäischen Teilung im Herbst 1989 erinnern. Die ersten Schilder wurden am 2. Oktober 2008 an der innerdeutschen Grenze zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen) aufgestellt.

Die Schilder enthalten die Aufschrift: „Hier waren Deutschland und Europa bis zum 19. November 1989 um 7:50 Uhr geteilt.“ Die Schilder sind ein Teil des Geschichtsprojektes „Brocken-Erklärung“ der Verkehrsministerkonferenz. Das Projekt zielt darauf ab, die Erinnerung an die innerdeutsche Grenze und die Bedeutung der Verkehrswege für die deutsche Einheit zu fördern.

gegenstand der bei der Konferenz der Verkehrsminister am 18. April „Brocken-Erklärung“. „Mir ist es wichtig, gemeinsam mit meinen 16 Kollegen das Vergessen zu leisten und die heutige und kommende Generation an die innerdeutsche Grenze zu erinnern“, sagte Sachsen-Anhalt Minister Karl-Heinz Daehre heute im thüringischen Suhl bei der Eröffnung der 20. Jahrestagung der Verkehrsministerkonferenz. Sein Wunsch sei es, dass Bürger, die die ehemalige innerdeutsche Grenze heute auf einer normalen Straße passieren, miteinander darüber sprechen, dass genau dieser Ort ein Teil der europäischen Geschichte ist.

Die Erinnerung an die innerdeutsche Grenze und die Bedeutung der Verkehrswege für die deutsche Einheit ist ein wichtiges Thema der Verkehrsministerkonferenz. In diesem Jahr wurde die Konferenz zum 20. Mal abgehalten. Die Teilnehmer haben sich über die Entwicklung des Verkehrs in Deutschland und die Herausforderungen der Zukunft beraten. Ein Schwerpunkt der Konferenz war die Erinnerung an die innerdeutsche Grenze und die Bedeutung der Verkehrswege für die deutsche Einheit.

Ausblick

Ab 3. Dezember 2009, dem 20. Jahrestag der Öffnung des militärischen Sperrgebietes Brocken-Plateau, wird die bundesweite Zeittafel der Brocken-Erklärung im Brocken-Museum dauerhaft ausgestellt.

Auf der Verkehrsministerkonferenz wurde einstimmig beschlossen, an allen wichtigen Straßenverbindungen, die über die ehemalige deutsch-deutsche Grenze verlaufen, Straßenschilder zu errichten. Diese Schilder sollen an den Fall des Eisernen Vorhangs und die damit verbundene Überwindung der europäischen Teilung im Herbst 1989 erinnern. Die ersten Schilder wurden am 2. Oktober 2008 an der innerdeutschen Grenze zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen) aufgestellt.

Die Schilder enthalten die Aufschrift: „Hier waren Deutschland und Europa bis zum 19. November 1989 um 7:50 Uhr geteilt.“ Die Schilder sind ein Teil des Geschichtsprojektes „Brocken-Erklärung“ der Verkehrsministerkonferenz. Das Projekt zielt darauf ab, die Erinnerung an die innerdeutsche Grenze und die Bedeutung der Verkehrswege für die deutsche Einheit zu fördern.



Bildnachweis

Titel

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt,
Presse- und Informationsamt der Bundesregierung Berlin

Tom Koch, Magdeburger Volksstimme

Bundesarchiv: Bild: N 1648 Bild KF3307, Fotograf: Manfred Beier, 20. Dezember 1989;

Bild: Bild 183-1898-1114-020, Fotograf: Bernd Settnik, 14. November 1989

Innenteil

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt,
Presse- und Informationsamt der Bundesregierung Berlin,

Bundesarchiv: Bild: 183-1989-1110-018, Fotograf: Klaus Oberst, 10. November 1989; Bild: B 183-1990-0419-014,
Fotograf: Thomas Uhlemann, 19. April 1990; Bild: B 183-1990-0921-309, Fotograf: Thomas Uhlemann, 20.
September 1990; Bild: B 183-1987-0623-006, Fotografin: Waltraud Grubitzsch (geb. Raphael), 23. Juni 1987;
Bild: Bild 183-1989-1113-045, Fotograf: Helmut Schaar, 13. November 1989; Bild: B 183-1989-1109-030, Foto-
graf: Thomas Lehmann, 9. November 1989; Bild: B 183-1989-1223-009, Fotograf: Jürgen Ludwig, 23. Dezem-
ber 1989; Bild: B 183-1989-1223-012, Fotograf: Jürgen Ludwig, 22. Dezember 1989; Bild: B 183-1989-1223-011,
Fotograf: Jürgen Ludwig, 23. Dezember 1989 ; Bild: B 183-1990-0529-008, Fotograf: Ralf Pätzold, Mai 1990;
Bild: B 183-1990-0303-004, Fotograf: Karl-Heinz Schindler, 3. März 1990; Bild: B 183-1990-0403-015, Fotograf:
Klaus Franke, 3. April 1990; Bild: B 183-1989-1126-001, Fotograf: Ralf Pätzold, 26. November 1989,

BUND-Projektbüro Grünes Band, Project Office Central European Green Belt
Bund Naturschutz in Bayern e.V., Nürnberg, Melanie Kreutz, Thomas Stephan, Klaus Leidorf,

Fotograf Jürgen Ritter, www.grenzbilder.de,
Dömitz-Information Marina Möller, Rüterberg,

ari-Foto, Matthias Bein, Rainer Krauß/ Dokumentationszentrum des Bürgerkomitees,
Ulrich-Karl Engel, Dieter Hausdorf/MDR, Tatjana Kutscha, Landeszeitunger Lüneburg,
Peter Matera, Peter Mennicke, Günther Pohl, Jürgen Stader, Andreas Würz

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt

Pressestelle

Turmschanzenstraße 30

39114 Magdeburg

Redaktion

Ulrich-Karl Engel, Ute Semkat

August 2009

Diese Publikation wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung von Sachsen-Anhalt
herausgegeben. Sie darf daher nicht zum Zwecke der Wahlwerbung in Wahlkämpfen verwendet werden.

