

Axel Doßmann

An der innerdeutschen Grenze
Die Salebrücke
auf der Autobahn Berlin-München
1936-2006

Inhalt

Warum die Saalebrücke?	5
1936: Volksgemeinschaft	7
Nach Kapitulation und Befreiung	13
Bilder von der Zonengrenze	16
Krisenmanagement: Der 13. August 1961	20
Sektaune am 14. August 1964	23
Bildpropaganda	27
Originalgetreue Rekonstruktion	32
„Berliner Mauer“ auf westdeutschem Boden?	33
Der Coup: Strategie und Taktik	36
Verriegelte Tür	40
Wiederaufbau: Sehen und gesehen werden	43
Bau der Grenzübergangsstelle	50
Dezember 1966: Verkehrsübergabe	53
Perspektivwechsel: Blicke nach drüben	57
Transiterfahrung West	62
Begrenzte Mobilität: „Ende der Autobahn“	64
Kalkulierte Todesfolgen	68
1989/90: Übergangsgesellschaft	72
Beschleunigung mit Unfällen	80
1990: Hakenkreuz über dem Niemandsland	81
2006: „Brücke der Deutschen Einheit“	83
Quellen und Literatur	86
Dank und Bitte	88

Titelbild:

„Symbol der deutschen Spaltung wird überhaut“ lautet die originale Bildlegende zu diesem Ausschnitt aus einem rehuschieren, vielleicht auch montierten Bild des Fotografen Klaus Kindermann (Comit-Press). Das Foto wurde am 15. Oktober 1965 in der Berliner Morgenpost gedruckt und zeigt einen bayerischen Grenzpolizisten, der das Geschehen auf der DDR-Baustelle an der Saalebrücke bei Rudolphstein / Hirschberg beobachtet. Die Rekonstruktion der 1945 zerstörten Reichsautobahnbrücke war im August 1964 zwischen DDR und Bundesrepublik vereinbart worden. Die Arbeiter mussten zum Teil auch auf bayerischem Gebiet bauen, die Grenzlandschaft war von vielen Seiten einsehbar: eine ideale Bühne für politisches Theater im Kalten Krieg.
Foto: Kindermann, ullstein bild

- Axel Doßmann, Dr. phil., ist Historiker und arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Geschichte in Medien und Öffentlichkeit am Historischen Institut der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Wichtige Veröffentlichungen:
- *Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003.*
 - *Autobahn Ost, Dokumentarfilm, Regie und Co-Autor: Gerd Kroske, Kamera: Dieter Chill, Leykauf Film mit WDR, RBB und MDR, 2004.*
 - *Architektur auf Zeit. Baracken, Pavillons, Container, Berlin 2006 (gemeinsam mit Jan Wenzel und Kai Wenzel).*
 - *mit-stempel-und-unterschrift.de: Dokumente zur Zwangsarbeit im Nationalsozialismus. Eine digitale Werkstatt für Quelleninterpretation (gemeinsam mit finedesign Berlin und der Stiftung „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“), 2011.*
 - *B.L. – Wiedervorlage einer Mordsache. Radiofeature von Axel Doßmann und Davide Tosco, SWR 2012.*

Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung der Landeszentrale für politische Bildung Thüringen dar. Für inhaltliche Aussagen trägt der Autor die Verantwortung.

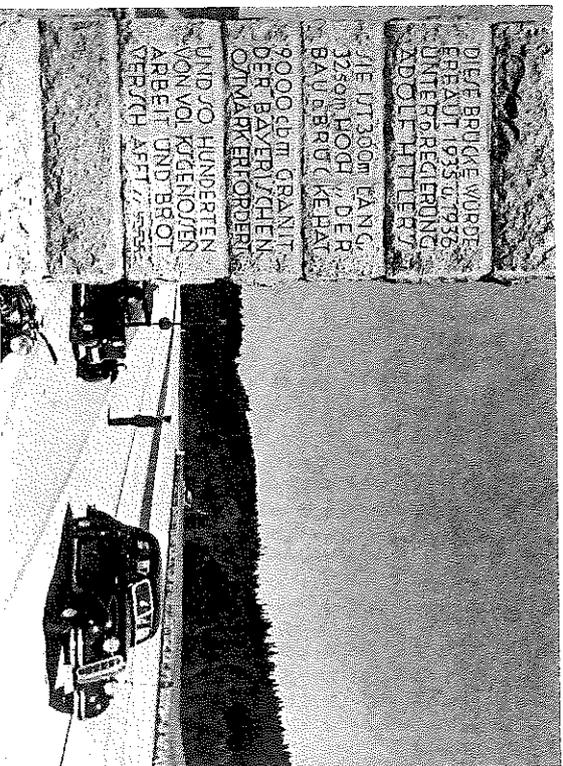
Landeszentrale für politische Bildung Thüringen
Regierungsstraße 73, 99 084 Erfurt
www.lpz.thueringen.de
ergänzte 2. Auflage 2012
ISBN: 978-3-937967-97-4

Warum die Saalebrücke?

Die Berliner Mauer kennen alle. Aber wenn sagt heute die Saalebrücke bei Hirschberg bzw. Rudolphstein noch etwas? Vor fünfzig Jahren war diese Brücke ein Begriff, vor allem aber ein Bild im Kopf, selbst wenn man persönlich noch nicht vor Ort gewesen war. Die 1945 gesprengte Brücke auf der Autobahn von München nach Berlin war in den 1950er-Jahren ein Symbol der deutschen Teilung geworden, vielfach fotografiert und reproduziert. Denn das, was von dieser Reichsautobahnbrücke über die Saale übrig war, lag als eindrucksvolle Trümmerlandschaft direkt auf der bayerisch-thüringischen Grenze. Eine Ruine des „Dritten Reiches“ zwischen amerikanischer und sowjetischer Besatzungszone, ab 1949 zwischen Bundesrepublik und DDR.

Diese Darstellung folgt weitgehend der Chronologie und wechselt dabei mehrfach die Perspektiven auf die Grenzbrücke. Denn Grenzen sind nicht einfach da, sondern sie entstehen als Praxis von Austausch, Beziehungen, Blicken. Diese Praxis bringt Geschichten hervor, die mit Worten und Bildern die Vorstellungen von einer Grenze neu definieren, sie auf ihre Weise befestigen, sie handfest und symbolisch verändern. Hier interessieren die Geschichten, die sich mit historischen Quellen belegen lassen. Da die Vergangenheit eben vergangen, vorbei und auch durch keine Zeitreise mehr einholbar ist, bleiben Historiker für ihre rekonstruktive Arbeit auf solche Dokumente angewiesen. Mit Zitaten, Reproduktionen von Dokumenten und vor allem auch mit Fotografien soll diese interpretative Arbeit für Leserinnen und Lesernachvollziehbar werden. Man soll sich konkreter vorstellen können, was sonst leere Schlagworte bleiben: Nationalsozialismus, Kalter Krieg, deutsche Teilung und deutsche Einheit.

Die Brücke war 1936 gebaut worden. Die Reichsautobahnbrücke über die Saale sollte die süddeutschen mit den mitteldeutschen Gauen verbinden und die nationalsozialistische Bewegung in deutscher Fluss- und Berglandschaft inszenieren. Siebzig Jahre später erhielt die Brücke den Namen „Brücke der Deutschen Einheit“. Welche Akteure, welche Handlungen, welche Blicke, welche historischen Erfahrungen und Projektionen, haben einer streitbaren Brücke zu solcher Symbolkraft verhelfen können? Und welche Vergangenheit macht der neue Brückennamen wieder vergessen? Erzählt wird von aufschlussreichen Details und grotesken Situationen. Dabei werden zugleich wichtige gesellschaftliche Hintergründe und Ursachen für das historische Geschehen und seine visuelle Repräsentation erörtert.



Fotograf: unbekannt, Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz (Dpk), Bild-Nr. 30031696

Die Gedenksäule an der Saalebrücke, um 1938.
 Der Thüringische Gauleiter Fritz Sauckel hatte im September 1936 an dieser Natursteinbrücke eine Teilstrecke der Reichsautobahn Leipzig-Bayreuth eingeweiht. Als ein Denkmal an die nationalsozialistische Aufbauzeit sollte die Brücke den Gau Thüringen mit dem Gau Bayerische Ostmark vereinigen.

1936: Volksgemeinschaft

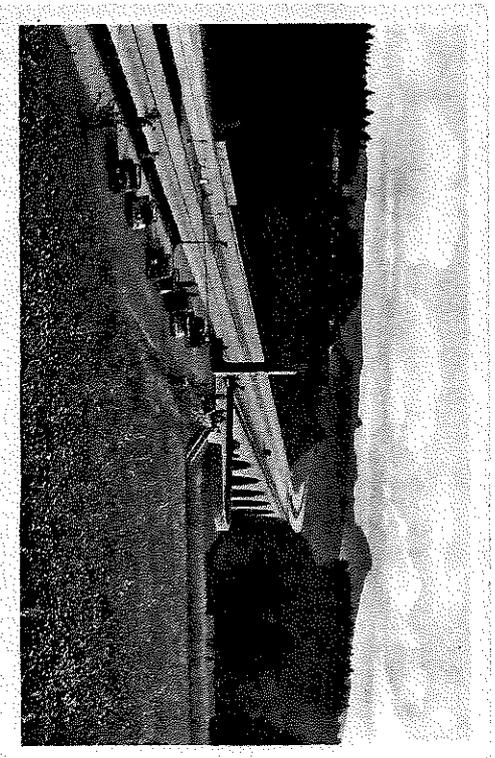
Im Februar 1933 verkündete Adolf Hitler, dass man für die „Lebenshöhe eines Volkes“ in der Zukunft „die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen anzulegen“ habe. Wie der faschistische „Duce“ Benito Mussolini in Italien wollte auch der deutsche „Führer“ die Straßenprojekte für seine Politik und Popularität nutzen. Ingenieure und Projektentwickler hatten in den letzten Jahren der Weimarer Republik damit begonnen, Pläne für ein Netz von „Nur-Auto-Straßen“ für die deutsche Wirtschaft attraktiv zu machen. Bereits im März 1933 bemühten sie sich um Hitlers Aufmerksamkeit für ihr bislang gescheitertes Vorhaben – und hatten Erfolg.

Hitler ernannte den promovierten Bauingenieur Fritz Todt zum „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“. Die Legende vom Autobahnerfinder Hitler setzte Todt in allen Pressebeiträgen durch. Der Bau der Reichsautobahnen gehört zusammen mit dem Versprechen der Massenmotorisierung zu den ersten großen Vorhaben der Nationalsozialisten, mit denen sie Tatkraft und Aufbauwillen inszenierten. Es wurde versucht, Gemeinschaftsgeist zu fördern im Sinne einer rassistisch vorgestellten deutschen Volksgemeinschaft.

Mit einem symbolischen Spatenstich durch den „Führer“ begannen bereits im September 1933 die Bauarbeiten für das große Bauwerk der „nationalsozialistischen Bewegung“. Eine der sehr früh geplanten Strecken war die Verbindung der Reichshauptstadt Berlin mit München, der „Stadt der Bewegung“. Als erste Teilstrecke wurde die Verbindung Nürnbergs, die „Stadt der Reichsparteitage“, mit der „Reichsmessestadt“ Leipzig angegangen. Dieser Abschnitt war wie in allen Mittelgebirgen mit zahlreichen Talbrücken verbunden, die eine wichtige Rolle für die Propaganda spielten. Das neuartige Fernstraßennetz wurde in Filmen, Radio-Sendungen,

Ausstellungen, Spielen, Büchern, Zeitschriften und Zeitungen aufwändig inszeniert, erklärt und bebildert. Wünsche nach Harmonie und Ganzheit, aber auch nach Tempo und Höchstleistung wurden angesprochen, die schon vor 1933 viele Menschen faszinierten.

Die Saalebrücke zwischen Hirschberg (Ortsteil Lehesten) und Rudolphstein war die erste große Steinbogenbrücke des Reichsautobahnbaus. Sie wurde im Herbst 1936 dem Verkehr übergeben. Das 288 Meter lange Bauwerk mit acht großen Bögen von je 27 Meter Weite war von den Architekten Friedrich Tamms, Karl Schaechterle und Otto Jüngling entworfen worden. Kommentatoren betonten in Fachzeitschriften die vermeintliche Anpassung der Brücke an „das tief eingeschnittene, reizvolle und dem allgemeinen Verkehr ferne Tal“. Solche Behauptungen waren das Echo auf den Anspruch auf eine harmonisch schwingende Straße, die Natur, Technik und Kultur miteinander versöhnen würde. Wer aus Berlin kam, der konnte an einer vorgelagerten Aussichtsplattform Rast machen, ins Saaleetal hinablicken und die Brücke auch von der Seite betrachten.



Sammlung Axel Dohmann, Berlin

Ansichtskarte „Saalebrücke der Reichsautobahn (Leipzig-Nürnberg)“, um 1937.
Aufnahme: Foto-Schmidt, Lobenstein

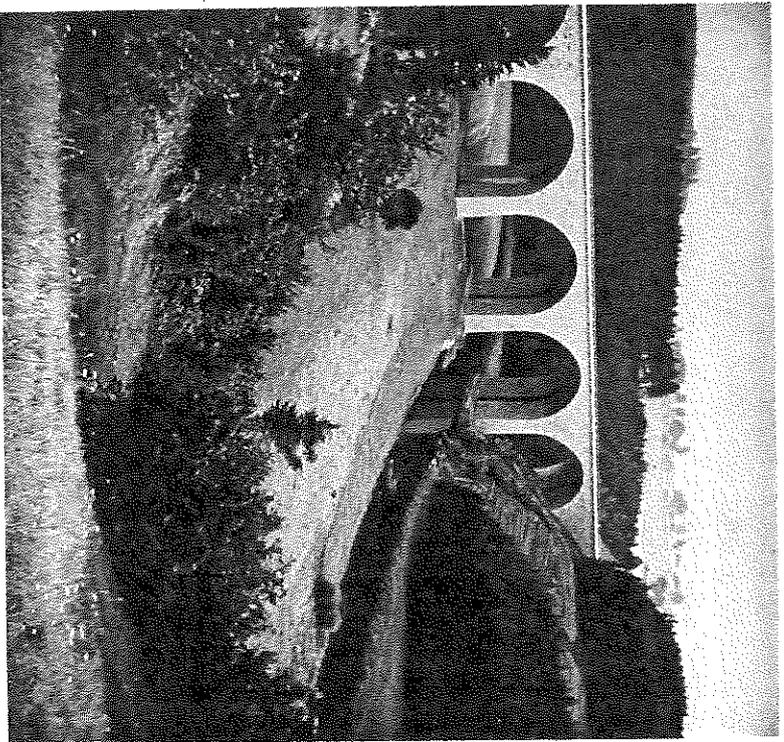
Auf der Plattform war ein hoher Pylon mit Hohheitsadler und Hakenkreuz errichtet worden. Eine Inschrift an der Stele erläuterte für zukünftige Generationen das monumentale Bauwerk, das „unter der Regierung Adolf Hitlers“ aus „9000 cbm Granit der bayerischen Ostmark“ erbaut worden war und „hundertern von Volksgenossen Arbeit und Brot verschafft“ hatte. Diese Brücke sollte ein Denkmal sein und an den Beginn des „Tausendjährigen Reiches“ erinnern. Darum entstanden auch entsprechende Bilder, für Ansichtskarten zum Beispiel und als Motiv für eine achtteilige Briefmarkenserie des Winterhilfswerks.

Auf der Aussichtsplattform der Saalebrücke ließ sich Adolf Hitler von seinem Fotografen, dem „Reichsbildberichterstatler“ und „Leibfotografen“ Heinrich Hoffmann, als „Führer“ in Szene setzen.

Auch andere Fotografen und Maler arbeiteten mit ihrem Talent „dem Führer entgegen“ (Jan Kerschaw), ohne Auftrag oder Befehl. Die Fotografin Erna Lendvai-Dirksen zum Beispiel arrangierte in ihrem Bildband „Reichsautobahn. Mensch und Werk“ (1937) zwischen heroisierenden Arbeiterporträts mehrere Aufnahmen von der Hirschberger Brücke.

Einige Motive heben das Handwerkliche der Steinmetzarbeiten hervor, die meisten anderen betonen das Monumentale. Eines ihrer Fotos zeigt eine ländliche Idylle mit Schäfer, der seine Herde unter einem Brückenbogen der Saalebrücke weiden lässt: „Sicht wie der fromme Friede groß durch die Bogen der Stärke zieht“, lautet die Bildlegende. Das Archaisch-Bodenständige suchte auch der Fotograf Hans Pflug bei seinem Versuch, völkische Blut- und Bodenromantik in Bildern zu gestalten. Vor dem Hintergrund der Saalebrücke zieht ein Bauer sein Ochsen gespannt durch die Brückenbögen aus Naturstein.

Solche Brückenbilder sollten wohl auch vergessen machen, dass die einzelnen, noch unverbundenen Reichsautobahnstrecken für den großen überregionalen Verkehr zunächst noch wenig Sinn machten. Erst ein Jahr später, Ende 1937, war die Strecke von Halle/Leipzig bis nach Nürnberg durchgängig befahrbar. Drei Jahre danach, im ersten Kriegsjahr 1940, konnte man tatsächlich



© trazen nicht von den verlorenen Dinklung oder Meyer!
Wir haben die vergrissenen Altbauke neu geordnet ...

Seite aus dem Bildband der Fotografin Erna Lendvai-Dirksen „Reichsautobahn. Mensch und Werk. Worte und Gedichte von Emil Maier-Dorn“ (Bayreuth 1942).

von Salzburg über München bis nach Berlin auf der Reichsautobahn fahren.

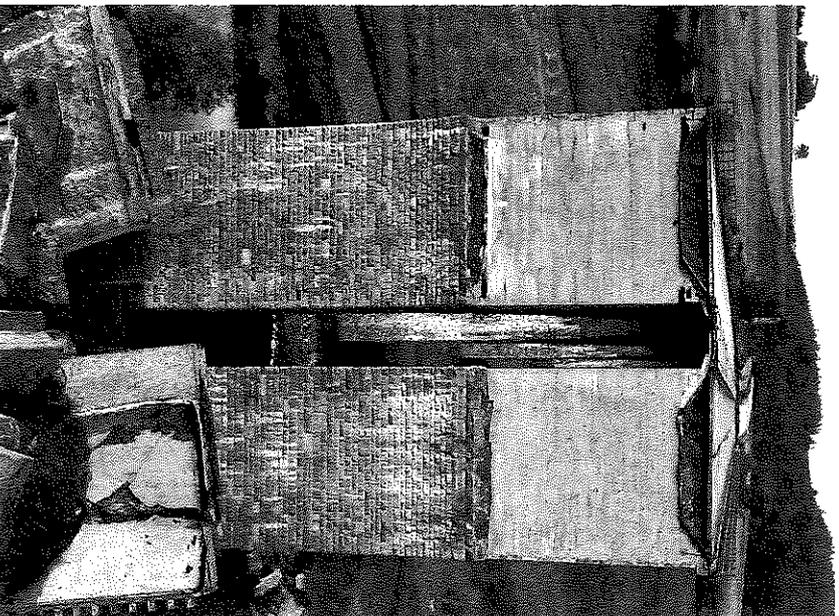
Die Wehrmacht hat von der Brücke profitiert. Tankschiffe, die sich 1940 in den Elbgewässern Sachsens befanden, sollten ins Donaugebiet transportiert werden, um von dort Deutschlands Kriegswirtschaft besser mit rumänischem Erdöl zu versorgen. Hunderte dieser großen Tankschiffe wurden auf Culmeyer-Schwerlastrollern über die Autobahnen gezogen, von der Elbe bei Dresden über die Saalebrücke bei Hirschberg bis nach Ingolstadt an der Donau. Die Betonbahn ersetzte für die Schiffe das Flussbett oder den Kanal.

Insgesamt spielten die Betonstraßen aber eine geringe Rolle für die vergleichsweise schwach motorisierte Wehrmacht. Diese blieb weiterhin auf die Reichsbahn angewiesen, „Aufmarschstraßen in den Krieg“ waren die Reichsautobahnen nicht. Auch zivilen Autoverkehr hatte es im Krieg, wenn überhaupt, dann meist nur im militärischen Auftrag gegeben. In der Regel lagen die Reichsautobahnen „verwaist im Land, eine leere Stillisierung der deutschen Landschaften“, so der Filmemacher Hartmut Bitomsky.

Aber der technisch innovative Bau der Reichsautobahnen unterstützte die mentalen Kriegsvorbereitungen. Er mobilisierte Wirtschaft und (männliche) Bevölkerung auf dem Weg in den Krieg. Ab 1938 kam die „Organisation Todt“ (OT) zum Einsatz, die auch mit dem Bau des Westwalls beauftragt wurde. Später hat die OT an allen Fronten des Krieges mit Beton und Eisen das Fundament der Wehrmachtspläne legen sollen. 1942 wurde der Abbruch der Bauarbeiten an der Autobahn befohlen. Der Siegeszug der Wehrmacht war längst gestoppt, die Wende des Krieges zeichnete sich ab.

Am 19. März 1945 wies Hitler mit dem „Nero-Befehl“ an, die „Taktik der verbrannten Erde“ auch auf deutschem Boden anzuwenden. Der näherrückende Feind sollte eine „Verkehrswüste“ vorfinden. Hunderte Brücken wurden gesprengt, darunter auch die Großbrücken der Reichsautobahnen, die wenige Jahre zuvor als „Pyramiden des Dritten Reiches“ errichtet worden waren. Am

13. April 1945 sprengten Wehrmachtssoldaten die Saalebrücke bei Hirschberg. Die Steinbrocken von zwei großen Brückenbögen stürzten ins Wasser der Saale.



Fotograf: Hilmar Pabel, 1950, Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz (bpk), Bild-Nr. 30037632

Die Ruine der Saalebrücke im Jahr 1950, aufgenommen von bundesdeutscher Seite durch Hilmar Pabel. Der bereits prominente Fotograf hatte im Krieg für große Propagandazeitschriften und Illustrierte gearbeitet und sich nach 1945 mit seinen Bildberichten vor allem dem Schicksal der Deutschen als Opfer des Krieges gewidmet. Die Brückenne ruine wurde in den 1950er-Jahren auch durch solche Fotos ein Symbol für die deutsche Teilung.

Nach Kapitulation und Befreiung

Die Alliierten hatten bereits 1944 in London vereinbart, wie das besiegte Deutschland nach seiner bedingungslosen Kapitulation besetzt werden sollte. Thüringen war als Teil der sowjetischen Besatzungszone vorgesehen. Im Hirschberger Raum wurde die Mitte der Saale als Demarkationslinie zwischen der künftigen amerikanischen und der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) festgelegt.

Zum Kriegsende war es die amerikanische Armee, die Thüringen im April 1945 befreite und besetzte. Die Amerikaner zogen sich Anfang Juli in ihre Zone zurück. Thüringische Grenzorte wie Göritz und Hirschberg wurden sowjetisch besetzt, oberfränkische Gemeinden und Dörfer wie Rudolphstein und Tiefengrün amerikanischer Besatzungspolitik unterstellt; das Dorf Mödlareuth ist 1946 buchstäblich geteilt worden.

Der Flusslauf der Saale war durch die Trümmer der Autobahnbrücke in südliche Richtung verschoben worden – und damit auch die Demarkationslinie. Im Ergebnis lag die Brücke zu 200 Metern auf dem Gebiet der sowjetischen, das andere Drittel befand sich auf dem Terrain der amerikanischen besetzten Zone. Angesichts dieser Lage der Trümmer des „Dritten Reiches“ war klar, dass für einen Wiederaufbau die alliierten Siegermächte kooperieren mussten.

Doch spätestens seit der Münchner Ministerpräsidentenkonferenz von 1947 und den Währungsreformen in den Besatzungszonen zeichnete sich immer deutlicher die politische Spaltung der alliierten Nachkriegsordnung ab. Mit der Gründung von Bundesrepublik und DDR im September bzw. Oktober 1949 existierten knapp viereinhalb Jahre nach Kriegsende zwei deutsche Staaten, die sich gegenseitig politisch nicht anerkannten. Der Kalte Krieg zwischen den großen Siegermächten bestimmte weitgehend die politischen Handlungsspielräume und Lebenswelten.

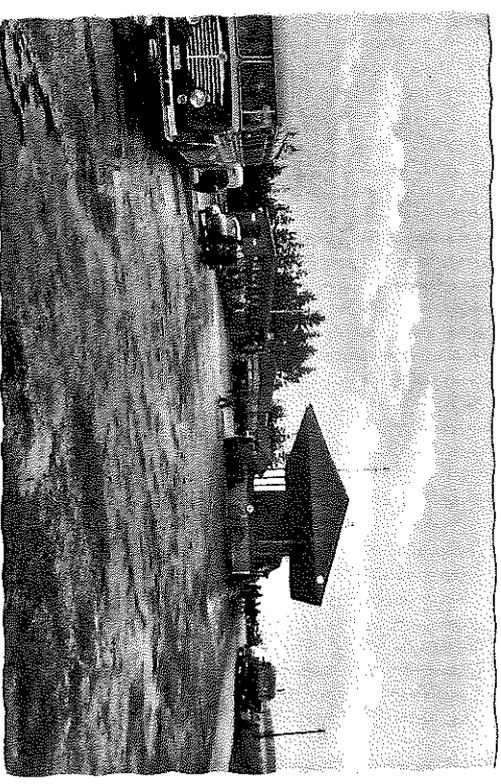
Wegen der zerstörten Saalebrücke mussten Reisende auf der Autobahn große Umwege fahren. Am 1. Oktober 1951 wurde an der Bundesstraße 2 bei Töpen ein neuer Übergang geschaffen; die nächstliegende Siedlung in der DDR hieß Juchhöh. Unter dem Stichwort „Töpen/Juchhöh“ gelangte dieser Grenzübergang ins Gedächtnis vieler „Interzonen“-Reisender.

Unterdessen nahm die Zahl der Flüchtenden aus der DDR weiter zu: 165.000 waren es allein im Jahr 1951. Sie hatten viele Motive, die meist miteinander verknüpft waren: wirtschaftliche, politische und familiäre. Viele überzeugte die sozialistische Perspektive in der DDR nicht, sie hatten ihr Privateigentum an den Staat verloren, sie erfuhren stalinistische Unterdrückung, sie mieden den Anpassungsdruck, sie hofften auf politische und soziale Freiheit im Westen. Die Regierung der DDR, deren Wirtschaft noch schwach entwickelt war und die hohe Reparationszahlungen an die Sowjetunion zahlen musste, wollte die Fluchtbewegung unterbinden und militariserte die innerdeutsche Grenze. Am 26. Mai 1952 beschloss der Ministerrat der DDR die „Verordnung über Maßnahmen an der Demarkationslinie zwischen der DDR und den westlichen Besatzungszonen Deutschlands“.

Konkret hieß das, dass entlang der Demarkationslinie ein zehn Meter breiter Kontrollstreifen angelegt wurde. Wer diesen Streifen unerlaubt betrat, lief Gefahr, erschossen zu werden. Ein 500 Meter breiter Schutzstreifen und eine fünf Kilometer tiefe Sperrzone ins Hinterland ließ den schmalen Grenzstreifen als Überwachungsraum ins Innere des Landes wuchern.

Einen Monat später wurden als „unzuverlässig“ geltende Bürger gezwungen, Haus und Hof im Grenzgebiet binnen weniger Stunden zu verlassen. Diese Zwangsausiedlung lief unter dem Decknamen „Ungeziefer“. Viele der verlassenen Gebäude wurden sofort abgerissen, für mehr Sicht- und Schussfreiheit bei der Grenzüberwachung. Zeitgleich entstanden erste Grenzsperranlagen, zunächst hohe Lattenzäune, später Stacheldrahtgeflechte („Flanderräune“). Viele kleine Straßen, die einst Thüringen mit Oberfranken verbanden, wurden gekappt. Schrittweise wurde versucht, die ansässige Bevölkerung für die Überwachung von

Nachbarn und Ortsfremden zu gewinnen. Beispizelung, Denuktion und gegenseitige Verdächtigung verstärkten das gegenseitige Misstrauen im Grenzgebiet.



Sammlung Axel Doßmann, Berlin

Ansichtskarte „Zonen-Grenzübergang Töpen-Juchhöh“, 1956. Dieser 1951 eingerichtete Grenzübergang wurde mit der Wiedereöffnung der Saalebrücke für den Transitverkehr im Dezember 1966 geschlossen.

Transiterfahrung West

Einzig Transitreisende erzählen heute noch gerne von ihrer Angst, ihren beklommenen Gefühlen, der Ohnmachtserfahrung, wenn beim Grenzübertritt der eigene Pass auf dem langen Förderband ins Ungewisse verschwand. Solche Geschichten von Transitreisen folgen meist der Dramaturgie einer Passage vom Rechtsstaat in eine Zone der Willkür und Unberechenbarkeit. Der Transit wird zur Reise durch die Finsternis, an deren Ende stets noch einmal eine „hell strahlende Grenzkontrollstelle aufauchte wie ein frisch gelandetes Raumschiff“, so Sven Regener.

Diese Grenzpassage war ihre „Schule der Diktatur“. Alles andere blieb grau und undifferenziert: „Das Land, das wir durchquerten, interessierte uns kaum“, schreibt der Westberliner Schriftsteller Friedrich Christian Delius. Für die Konstruktion der Erinnerung hat das Transitabkommen mit den erheblichen Erleichterungen für die Reisenden wenig verändert: Bei der Fahrt durchs „Niemandsland“ habe man immer das Gefühl gehabt, „etwas falsch zu machen“. „Das westliche Freiheitsgefühl, was wäre es gewesen ohne die Transiterfahrung?“

Der Musiker und Schriftsteller Sven Regener erinnerte pointiert daran, dass es vor allem paranoide Ängste, antikomunistisches Halbwissen und banale Angeberei waren, die Geschichten vom Transit durch die DDR entstehen ließen, „die immer Erzählungen von Leuten wiedergaben, die Leute kannten, denen das Erzählte einst widerfahren war, und die zusammengefasst darauf hinausliefen, daß ein allzu sorgloser rechter Fuß sie direkt in den Gulag bringen würde“. In seinem „Deutschlandalbum“ schreibt der Journalist Axel Hacke: „Schikanierte man uns durch Kofferraumkontrollen, wänten wir, Chruschtschow habe, von Kennedy verärgert, persönlich in den Blechhütten angerufen, um verschärfertes Sächseln anzuordnen.“

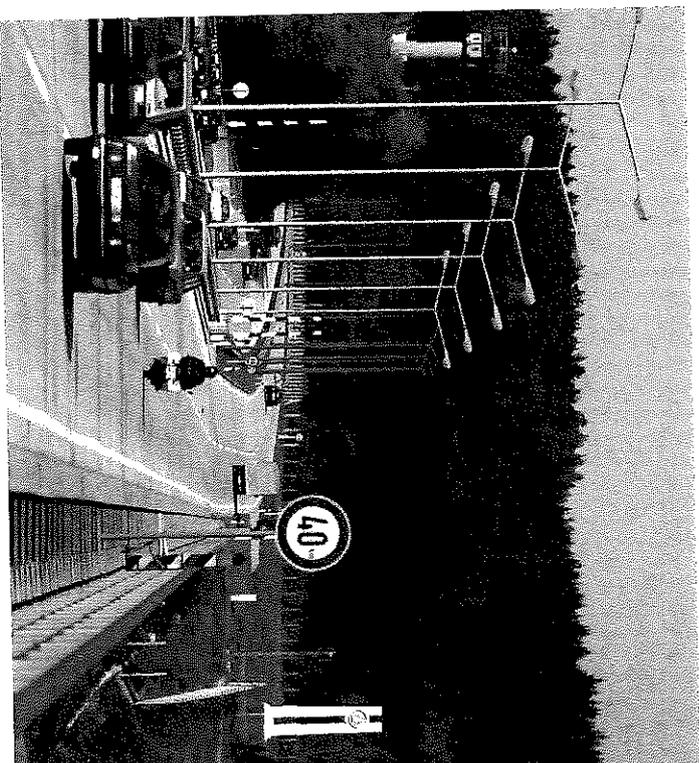


Foto: Arndt R. Schaffner, Archiv Schaffner-Doku

Transitverkehr über die Saalebrücke in den 1980er-Jahren, hinten rechts das Hohheitszeichen der DDR.

Vielleicht ließen sich Gefühle des Ausgeliefertseins, aber auch Erinnerungen an eigene eilfertige Anpassung und furchtsame Unterordnung besser ertragen, wenn man sich ins Zentrum der Großmächte des Kalten Krieges fantasierte? Selbstkritische Reflexionen über das eigene Verhalten am Grenzübergang wie folgende des Schriftstellers Hans Pleschinski sind selten: „Hier empfand man deutschen Untertanengeist in allen Variationen: Bei den Menschen, die Reisende barsch heranwinkten, bei sich selbst, wenn man schon vor jeder Aufforderung den Paß hinhielt.“

Begrenzte Mobilität: „Ende der Autobahn“

Diejenigen DDR-Bürger, die die „letzte Ausfahrt in der DDR“ bei Schleiz-Saalburg nicht nehmen mussten, waren entweder Wachmannschaften, Staatssicherheitsleute, Grenztruppen und Zöllner, oder aber Rentner, Reiskader und einige Künstler. Nur sehr wenige, die einen „Antrag auf ständige Ausreise“ genehmigt bekommen hatten, durften mit dem Auto das Land verlassen. Der Schriftsteller Rainer Kunze zum Beispiel verließ im April 1977 mit seinem Wartburg über Hirschberg-Göritz die DDR.

Auf der gegenüber liegenden Seite der Grenzübergangsstelle schob sich in Hirschberg die westliche Autokolonne langsam, aber doch gewiss in Richtung Westberlin. Sicher, es gab für westliche Reisende ärgerliche Schikanen und Wartezeiten. Es ging mal um ein verbotenes Buch, um zu viele Devisen, eine nicht verzollte Wurst, kleine Schikanen und herablassende Worte und Gesten, Nachspiele zwischen frustrierten Uniformierten und selbstbewussten Bundesbürgern, die doch wussten, dass sie mit ihrem Pass und durch deutsch-deutsche Vereinbarungen weitgehend geschützt waren. Mit dem Transitabkommen jedenfalls war die Abfertigung seit Dezember 1971 millionenfache Routine geworden, es ging für die meisten um nichts Existentielles.

Die meisten Ostdeutschen hingegen haben zwischen Mauerbau 1961 und November 1989 die DDR-Grenzübergangsstellen zur Bundesrepublik gar nicht zu Gesicht bekommen. Sie mussten stets die letzte Abfahrt in der DDR nehmen, für sie war das „Ende der Autobahn“ zum Beispiel ein paar Kilometer vor der Hirschberger Saalebrücke erreicht. Deutsche Erinnerungen an Transit und Grenzpassagen bleiben aus diesen Gründen erfahrungsgeschichtlich geteilt.

Ostdeutsche erlebten indes die Transitstrecken, die die äußere Staatsgrenze gewissermaßen ins Land hinein verlängerten. Beson-

ders Rastplätze waren beliebte Treffpunkte mit Verwandtschaft und Freunden, die auf der Durchreise waren. Solche privaten Ost-West-Begnungen versuchten Staatssicherheitsdienst und Polizei zu beobachten. Die Auswertung solcher häufigen „illegalen Kontaktaufnahmen“ blieb in der aufgeblasenen Militärbürokratie des MfS zum Glück meist ohne große Folgen.

Folgen für die beteiligten Kontrolleure indes hatte die Tatsache, dass Polizisten, Zöllner und Stasi-Mitarbeiter nicht den Versuchungen ihres Dienstes am Pfließband westlicher Waren und Devisen widerstehen konnten. Sie zeigten sich gelegentlich bestechlich. Sie nahmen „Geschenke“ der Transitreisenden an oder halbierten Strafmandate, wenn die „Westfahrer“ auf die Quittung verzichteten. Wegen solcher Dienstvergehen mussten SED-Kontrollgruppen ganze Einheiten der Autobahnkontrolleure entlassen oder versetzen. Das betraf nicht nur die Autobahnpolizei, sondern auch das Personal an Grenzübergangsstellen. Es waren auch die Grenz- und Gesetzeshüter, die die SED an ihre begrenzte Überzeugungskraft und Macht erinnerte. Bereits in den 1950er-Jahren war es für Kaderabteilungen schwierig gewesen, geeignetes Personal für die Grenzsicherung und die Transitüberwachung zu rekrutieren.

Nach dem Bau der Mauer waren die Transitstrecken eine der wenigen verbliebenen, halbwegs aussichtsreichen Fluchtwege aus der DDR. Man weiß nicht genau, wie viele eine lebensgefährliche Flucht aus der DDR wagten, eingepfercht im Kofferraum, im Hohlraum einer LKW-Ladung, voller Verzweiflung, Angst und Hoffnung zugleich. Ab und zu gelang es, die westlichen Medien berichteten ausführlich. Um so strenger versuchte der Staatssicherheitsdienst in Zusammenarbeit mit Grenztruppen, Zoll, Volkspolizei und vielen zivilen Helfern, mögliche Fluchtabsichten von Einzelnen und Familien so früh wie möglich zu erkennen und deren Pläne zu vereiteln.

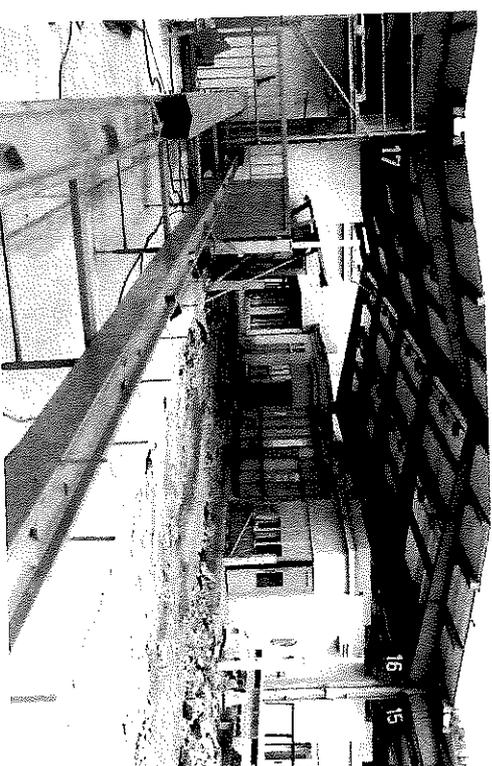
Nach der Unterzeichnung des Transitabkommens im Dezember 1971 erhöhte die Staatssicherheit die Aufmerksamkeit für den „Kampf gegen die kriminellen Menschenhändlerbanden“. Ihnen wurde unterstellt, von imperialistischen Geheimdiensten

gesteuert zu sein – entsprechend wurden Prozesse gegen überführte Fluchthelfer inszeniert.

In den 1980er-Jahren beschwerten sich Mitarbeiter der Grenzübergangsstelle (GÜST) über schlechte Arbeitsbedingungen. Zwanzig Jahre nach der Eröffnung war die GÜST Hirschberg marode, zu klein und technisch rückständig geworden, sodass sie schließlich modernisiert und erweitert wurde. Zwischen 1987 und 1989 hat ein Offizier der Staatsicherheit diese Baumaßnahmen mit hunderten von (qualitativ schlechten) Aufnahmen dokumentiert: viele Baustellenbilder ohne Menschen. Eine der datierten Fotografien zeigt, wie ein Grenzbeamter im September 1988 das Schüttgut einer LKW-Ladung mit einer langen Stange nach versteckten Gegenständen durchsuchte.

Bald danach war solches Stochern auch in Hirschberg nicht mehr nötig. An der GÜST wurde eine radioaktive Strahlenquelle mit Cäsium 137 installiert, mit der bei Verdachtsmomenten Fahrzeuge durchleuchtet und versteckte Menschen entdeckt werden konnten. In Marienborn und anderen Grenzübergangsstellen hatte das MfS bereits Jahre zuvor solche „Gamma-Kanonen“ anbringen lassen.

Als diese radioaktive Durchleuchtung nach 1989 bekannt wurde, reagierten einstufige Transitreisende und die Medien alarmiert. Das bundesdeutsche Strahlenschutzamt und andere Labore stellten nach Untersuchungen fest, dass der dosierte Einsatz dieser Strahlung keine gesundheitlichen Schäden verursachen könne.



Sammlung Rolf Wächter / Deutsch-Deutsches Museum Mödlareuth

Zwei Fotos aus einer umfangreichen Dokumentation des Staatssicherheitsdienstes der DDR über die Bauarbeiten an der Grenzübergangsstelle 7. September 1988: Kontrolle von Schüttgut in einem LKW; unten: die Passförderbänder.

Kalkulierte Todesfolgen

In den Morgenstunden des 5. August 1976 passierte der italienische Lastwagenfahrer Benito Corghi den Grenzübergang Hirschberg / Rudolphstein. Im westlichen Rudolphstein angekommen, teilte ihm ein nachfolgender Kollege mit, dass er bei der Kontrolle Dokumente in der DDR zurückgelassen hatte. Um die Unterlagen zu holen, ging er zu Fuß zurück, überquerte bei Nebel die Saalebrücke, ging am Fahrbahnrand auf den ersten Kontrollpunkt in der DDR zu. Ein Grenzsoldat meldete den Unbekannten und erhielt vom Kommandeur der Grenzübergangsstelle den Befehl, den „Grenzverletzer mit allen Mitteln“ festzusetzen. Der Gefreite schrie den arglosen Italiener an, stehen zu bleiben. Der verstand nicht und dreht um. Angesicht der Warnschüsse des Grenzsoldaten rannte der schockierte Italiener zurück in Richtung Rudolphstein. Ein Schuss traf ihn in den Rücken, er starb wenige Minuten später.

Die italienische Regierung protestierte scharf. Die DDR-Regierung erfuhr, dass Benito Corghi Mitglied der Kommunistischen Partei Italiens war. Die DDR entschuldigte sich, versuchte aber durch Vortäuschung falscher Tatsachen die Schuld am Tod des italienischen Arbeiters abzuwehren. In der westeuropäischen Presse wurde der Fall wochenlang empört debattiert. Am 11. August 1976 zitierte „Die Welt“ die Witwe des Erschossenen. „Was geschehen ist, ist das Ergebnis einer absurden und unannehmbaren Art, Sozialismus zu verteidigen. Wir, meine Kinder und ich“, sagte die Frau, die ebenfalls eine Kommunistin war, „haben einen Preis bezahlt, der hoch, zu hoch ist. Man verteidigt den Sozialismus nicht mit Morden.“

Trotz solcher internationalen Kritik haben DDR-Regierung und Ministerium für Staatssicherheit ihre brutalen Methoden zur Fluchtverhinderung weiter entwickeln lassen. Im Jahr 1978 bastelten Ingenieure und Schlosser an der Konstruktion unüber-

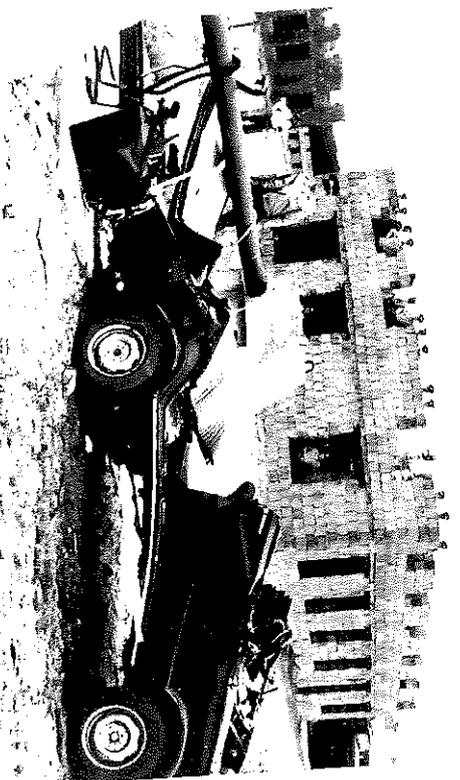
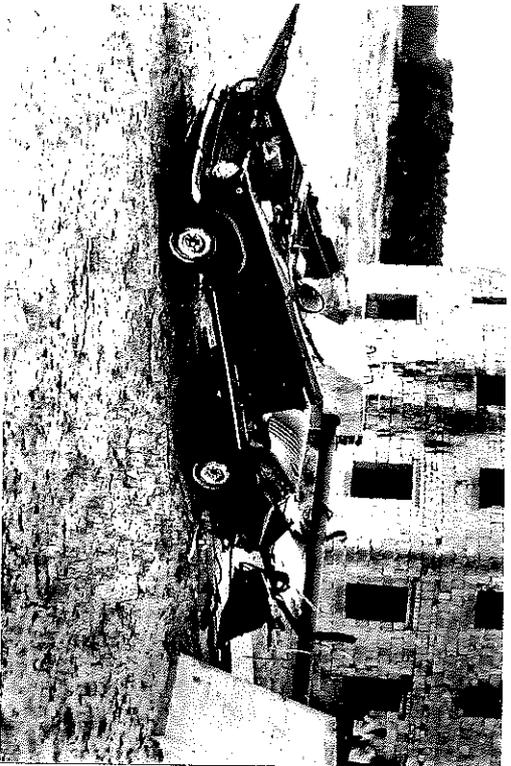
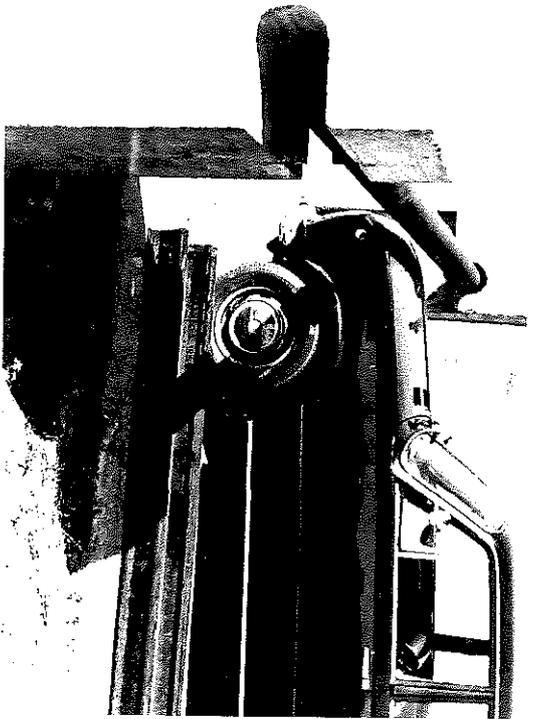
windbarer Schranken. Prototypen solcher Sperren wurden auf Truppenübungsplätzen getestet. Sie sollten einen LKW mit 50 Tonnen Last bei Tempo 80 km/h zum Stehen bringen. Fotos des Ministeriums für Staatssicherheit, Abt. VI (Grenzüberschreitener Verkehr, Tourismus, Interhotel) zeigen, was für den Ernstfall kalkuliert war.

In einem Kommentar zu den im Crashtest zerstörten ost- und westdeutschen Automodellen hieß es lakonisch: „Die Aufnahme verdeutlicht anschaulich, daß beim Auffahren auf starre Sperren eine erhebliche Gefährdung der Fahrzeuginsassen sowie unbeteiligter Personen zu erwarten ist.“ [Unterstreichungen im Original]

Anfang der 1980er-Jahre wurden auch an der Grenzübergangsstelle Hirschberg zusätzliche Rollsperrn über alle Fahrbahnen installiert. Die tonnenschweren Stahlschienen konnten auf Knopfdruck des Kommandeurs ausgelöst werden und schossen dann mittels einer großen Stahlfeder waagrecht über die Fahrbahn. Mitarbeiter gaben den Sperren Spitznamen. In Marienborn wurde sie „Piffi“ genannt, in Hirschberg sprach man von „Jumbo“.

In den Morgenstunden des 15. Mai 1988 durchbrach ein Ehepaar aus der DDR mit einem Barkas-Kleinbus die Grenzkontrollen von Hirschberg. Während der Familienvater den Bus für den letzten, scheinbar barrierefreien Kilometer bis zur Grenzbrücke noch einmal beschleunigte, löste der Kommandeur der Grenzübergangsstelle die Rollsperrn aus. Der Mann am Steuer wurde tödlich, seine Frau und die beiden Kinder schwer verletzt.

Solche tödlichen Fluchtversuche blieben die große Ausnahme. Die meisten Fluchten aus der DDR scheiterten bereits im Vorfeld, auch die an der Autobahn. Denn die Staatssicherheit erfuhr oft früh von einer geplanten Flucht, weil vermeintliche Freunde und Kollegen denunzierten, weil Telefone und Briefverkehr bei Verdachtsmomenten gezielt überwacht wurden. Spätestens an der Grenzübergangsstelle wurden die Fahrzeuge gestoppt, in vorverdächtigen Garagen geordert und die versteckten Bürger gezwungen, reitete Garagen fotografischem Blitzlichtgewitter auszustiegen. Gewissmaßen auf „frischer Tat ertappt“ wurden die „Republikflüchtlinge“ verhöört und in Haft genommen.



Archiv des Bundesbeauftragten für die Stasi-Unterlagen (BStU), MIS HA VI 121
(Seite 70: Bild 51/4, 53/8, Seite 71: Bild 53/7, 57/9).
Wirkungstest mit starren Schranken auf einem Truppenübungs Gelände der NVA im Jahr
1978.

1989/90: Übergangsgesellschaft

Im Jahr 1967, dem ersten Jahr nach der Wiedereröffnung der Saalebrücke, hatten 2,4 Millionen Menschen die innerdeutsche Grenze bei Hirschberg/Rudolphstein passiert. 1988 waren es bereits 8,1 Millionen Transitreisende. Angesichts dieser Entwicklung und des allgemeinen politischen Erwartungshorizontes beschloss die Bundesregierung unter Kanzler Helmut Kohl im August 1989, die eigenen Grenzabfertigungsanlagen bei Rudolphstein bis 1993 für 33 Millionen Mark auszubauen.

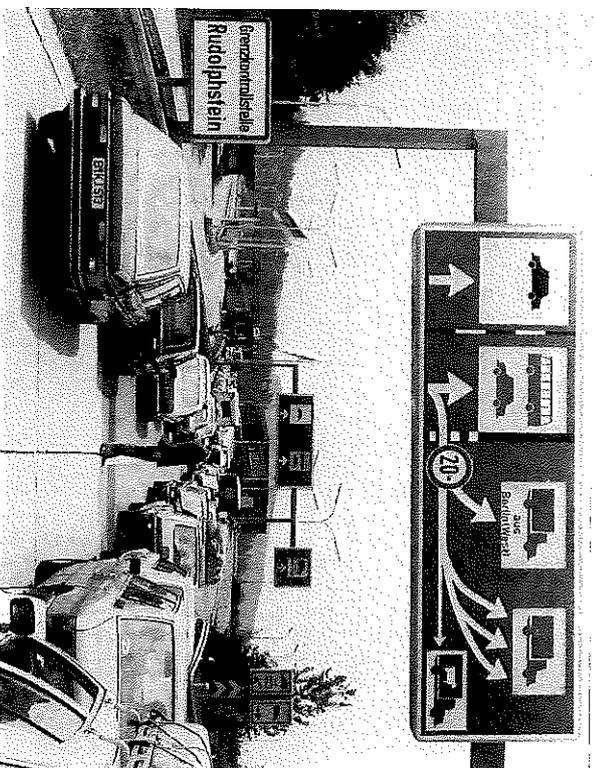


Foto: Bundesgrenzschutz, 1980er-Jahre, Bildarchiv des Deutschen Museums
Mödlareuth

Im August 1989 beschließt die Bundesregierung den Grenzkontrollpunkt Rudolphstein auszubauen.

1988 hatte die bundesdeutsche Regierung mit der DDR vereinbart, die Transitstrecke von den Grenzen bei Hirschberg und bei Eisenach bis nach Berlin in den nächsten zehn Jahren zu erneuern – für insgesamt 600 Millionen DM. Die Bundesrepublik war bereit, bis 1999 jährlich eine Transitausschale von 860 Millionen DM an die DDR zu zahlen. In Bonn hoffte man, dass damit die devisaabhängige, hochverschuldete DDR in den 1990er-Jahren intensiver Beziehungen intensivieren würde.

Die Zahl der innerdeutschen Beziehungen intensivierte sich. Die Zahl der Ausreisewilligen in der DDR stieg seit den 1980er-Jahren kontinuierlich an. Anfang 1989 warteten mehr als 100.000 DDR-Bürger darauf, dass ihr Ausreisearbeittrag genehmigt wird. Im Sommer 1989 erzwangen DDR-Bürger mit der Besetzung der bundesdeutschen Botschaften in Warschau und Prag ihre Ausreise; andere gingen ab Mitte September über die geöffnete ungarische Grenze in den Westen. Während also die einen „Wir wollen raus!“ riefen, forderte eine größere Minderheit von DDR-Bürgern ihre konfrontierte eine größere Regierung 1989 mit dem Ruf „Wir bleiben hier!“. Das war als selbstbewusste Drohung gemeint, DDR-Bürger forderten unüberhörbar politische Reformen und Transparenz.

Die Öffnung der innerdeutschen Grenzen am 9. November änderte schlagartig die Situation. Jetzt war nicht mehr Reisefreiheit eine unter vielen anderen Forderungen nach mehr politischer Freiheit, sozialer Gerechtigkeit und Demokratie in einer künftigen DDR mit menschlichem Anitz. Vielmehr wurde die Forderung nach raschem Anschluss an die Bundesrepublik dominant. Und natürlich wollten die meisten DDR-Bürger in „den Westen“, für einen ersten Besuch bei Verwandten, vor allem aber auch, um die bunte Warenwelt mit eigenen Sinnen zu erleben. In den Tagen nach dem 9. November besuchten elf Millionen DDR-Bürger die Bundesrepublik. Viele erlebten diese Reisefreiheit im Stau, bis zu 70 Kilometer lang standen Trabis und Wartburgs auf den Autobahnen.

Die Süddeutsche Zeitung berichtete am 13. November 1989: *In Hof, das nur etwa 20 Minuten Autofahrtzeit vom Übergang Rudolphstein entfernt ist, war der Andrang so stark, daß die gesamte Innenstadt aus Sicherheitsgründen für den Autoverkehr*

gesperrt und zur Fußgängerzone erklärt wurde. Der Ansturm auf Warenhäuser und kleinere Einzelhandelsgeschäfte fegte teilweise die Regale leer. Besonders gefragt waren bei den Kunden aus der DDR Phonogeräte wie Kassettenrecorder oder Walkmen, ferner Uhren und Schallplatten sowie Süßfrüchte.

Viele Westdeutsche winkten ausdauernd in den blauen Dunst der Zweitaktmotoren. Oder sie bastelten Plakate. „Nun danket allen Gott!“ stand an der ersten Autobahnüberführung nach Rudolphstein in Richtung Hof oder Nürnberg. Ein kleineres

Poster, womöglich von Ostdeutschen gefertigt, dankte dem politischen Hoffnungsträger aus der Sowjetunion in Russisch: „Spasibo Gorbi!“: Mitten im Freudentaumel wurde mit diesem Hinweis auf Michael Gorbatschow daran erinnert, dass die unblutige Grenzöffnung nur möglich geworden war, weil die Sowjetunion den Sozialismus in der DDR nicht mehr mit Panzern verteidigen wollte wie noch am 17. Juni 1953. Wie wichtig für den Kollaps des osteuropäischen Kommunismus auch die polnischen Reformbewegungen gewesen sind, blieb darüber meist vergessen.



Foto (Ausschnitt): Arndt R. Schaffner; Archiv Schaffner-Doku

Die Öffnung der Grenzen verminderte in der Folge auch die Zahl der Menschen, die an den Runden Tischen der aufgewühlten Übergangsgesellschaft bereit waren, die DDR mit friedlichen Mitteln und gegen die Politik der SED als auch der „Blockparteien“ zu reformieren. Visionen vom „dritten Weg“ zwischen Kapitalismus und Sozialismus blieben weitgehend ohne Programm und fanden jetzt erst Recht keine Mehrheiten mehr. Angesichts jahrelanger allgemeiner Frustration mit den sozialistischen Lebensverhältnissen und dem ideologisch gefärbten Wissen über die westliche Welt, blieben die sozialen Grenzen der verheißungsvollen Marktwirtschaft im Bewusstsein vieler DDR-Bürger weitgehend ausgeblendet.

Die Mitarbeiter des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR begannen in den durchaus auch chaotischen Tagen und Wochen, viele ihrer Akten als Spuren jahrzehntelanger Repression zu vernichten. Für die Bürgerrechtler stand die Frage, wie man diese Situation mit friedlichen Mitteln unter Kontrolle bringen kann. In Schleiz zum Beispiel machte sich noch im Dezember 1989 eine kleine Gruppe des Runden Tisches auf den Weg zur Grenzübergangsstelle (GÜST) Hirschberg. Frank Schulze, der 1989 in Schleiz für Bürgerrechte und Demokratisierung der DDR kämpfte, erinnerte sich im Juni 2011 im Gespräch, wie seine Gruppe von Hirschberger Offizieren der GÜST betont höflich empfangen wurde. Aber man habe die Kälte gespürt, den Argwohn, die Beschämung und die Bitternis dieser Männer und Frauen, die geahnt haben müssen, dass ihre Zukunft besonders schwierig werden würde.

Hohe Offiziere führten die etwa achtköpfige Gruppe um den 30-jährigen Frank Schulze durch verschiedene Räume der GÜST. Sie betonten, wie normal und rechtmäßig sie die Grenze kontrollieren würden. Im Übrigen habe man ja auch nur Befehle von oben ausführen müssen. Sie zeigten dem Schleizer Bürgerkomitee auch einen Raum in den oberen Etagen der Personenkontrollleiste (PKL) der Staatssicherheit. Dort waren die Namen derjenigen Personen verzeichnet, die unter besondere Überwachung gestellt worden waren und Einreiseverbot in die DDR erhalten hatten: politische Gegner, einstige DDR-Bürger, die in den Westen geflo-

hen oder nach Haft in DDR-Gefängnissen von der Bundesrepublik „freigekauft“ worden waren. Viele Kartellkästen waren leer.

Die Bürgerrechtler aus Schleiz waren jedenfalls froh als sie diesen ungeheuren Großbetrieb wieder verlassen konnten. Sie wollten keine ernsthaften Konflikte mit dem Grenzpersonal schießen. Sie setzten auf friedliche und freundliche Lösungen, im Fall der GÜST Hirschberg lief es weitgehend auf Gewährenlassen hinaus.

Viele DDR-Bürger begannen sich ab November lautstark die deutsche Einheit zu wünschen. „Kommt die D-Mark, bleiben wir, kommt sie nicht, geh'n wir zu ihr“, rief man im Frühjahr 1990 in der DDR. Bleibt bitte dort und hier, also im Osten, lautete die heilige Antwort der Politik. Bundeskanzler Kohl versprach für die Zukunft der ostdeutschen Länder „blühende Landschaften“. Die Wahlen zur Volkskammer im Mai 1990 brachten im Kreis Schleiz 58,1 Prozent der Wählerstimmen für die CDU, 12,8 Prozent für die SPD, 9,0 Prozent für die PDS und 7,3 Prozent für die DSU.

Ende Juni 1990, keine vier Monate nach diesen ersten freien Wahlen in der DDR, führen gepanzerte Fahrzeuge über die Hirschberger Brücke in die DDR. Geldtransporter aus der Bundesrepublik. Die Grenzkontrolleure der DDR ließen passieren. Am 30. Juni 1990, am Abend vor der Einführung der D-Mark in der DDR, wurden die beiderseitigen Kontrollen in Hirschberg eingestellt. Auf einem Kontrollspiegel hatte jemand mit dem Finger zwei Worte in den Staub geschrieben: „Alles vorbei“.

Das Personal wurde arbeitslos wie zwei Jahre später auch die meisten der 900 Arbeiter der Hirschberger Lederfabrik – das soziale Rückrad der Stadt ging pleite. Die Kasernen der Grenzkompanie sollten künftig für ein Seniorenheim genutzt werden. Umgenuzt werden sollten auch die Grenzübergangsstellen. Weil die freie Marktwirtschaft „zeitgemäße Servicekomplexe“ verlangte, formulierte die Autobahndirektion rasch ein paar Ideen. In den Räumen, in denen einst noch Stasi-Mitarbeiter und Zoll kontrollierten und observierten, wurden provisorische Imbissstuben und Zeitschriftenläden eröffnet.

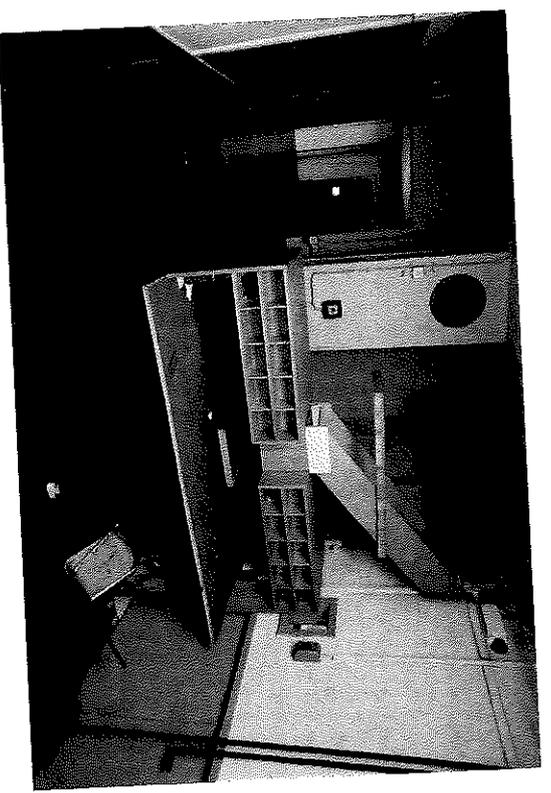
In anderen Bereichen wurde zerstört und als Souvenir oder Altmetall mitgenommen, was zu tragen und wegzufahren war.

Schranken, Gitter und Zäune sollten als Relikte des DDR-Grenzregimes aus dem Blick verschwinden – oder waren noch für private Zwecke nützlich.

Der langjährige fränkische Grenzbeobachter, Fotograf und Filmemacher Arndt R. Schaffner (1946–2007) hat in ihnen einen Denkmalwert erkannt. Ein paar Überreste der Grenzübergangsstelle konnte er noch 1993 für museale Zwecke in Sicherheit bringen. Seit 1990 plante er ein Grenzmuseum, fünf Jahre später wurde er der erste Leiter des Deutsch-Deutschen Museums Mödlareuth.

Seit 1997 können sich Reisende im umgebauten Gebäude der Personenkontrolleinheit (PKE) des MfS mit Biofleisch und Vegetarischem stärken. Im Oktober 2004 wurde die Raststätte Hirschberg-Ost mit dem „Goldenen R“ als jahresbeste Rastanlage Deutschlands ausgezeichnet.

Für die Gasthöfe der Familie Vogel in Rudolphstein, die seit den 1950er-Jahren sehr gute Gewinne abwarfen, begannen nach 1990 schwierige Zeiten. Der Gastwirt hatte von Touristen profitiert, die aus dem Panoramafenster eben nicht nur die idyllische Landschaft sehen wollten, sondern auch die Grenze „mitten in Deutschland“. Heute wird der Postenweg der DDR-Grenzsoldaten als Naturwanderweg beworben.



Fotos: Arndt R. Schaffner, Archiv Schaffner-Doku

Oben: Im Frühjahr 1991 verlassen und verwüstet: Der Raum der Passkontrollen (PKE), das Ziel der Passförderbänder für Identitätskontrolle und Abgleich mit der Fahndungsdatei.

Unten: Ein Einwohner von Hirschberg-Göritz zerlegt 1990 Grenzsicherungsanlagen am privaten Gartenzaun.

Beschleunigung mit Unfällen

Die Reformbemühungen in der DDR hatten im Jahr 1989 keine unmittelbar tödlichen Opfer gefordert. Im Jahr nach der Grenzöffnung indes stieg die Zahl der Verkehrstoten im Osten Deutschlands enorm an. Der Fall der Mauer ließ buchstäblich unterschiedliche Geschwindigkeiten aufeinander prallen. Die jahrzehntelang begrenzte Mobilität in der DDR ließ die automobile Freiheit für Tausende im Verkehrsunfall enden.

Bereits im Dezember 1989 begannen die deutschen Regierungschefs Helmut Kohl (CDU) und Hans Modrow (SED) die grenzüberschreitende Verkehrsplanung. Die Straßenverhältnisse in Ost sollten denen im Westen angeglichen werden. Die im Mai 1991 beschlossenen „Verkehrsprojekte Deutsche Einigkeit“ umfassen zahlreiche Pläne zur Grunderneuerung, zur Lückenschließung und zum sechsstreifigen Ausbau von vorhandenen Transitstreifen, darunter die Thüringer Wald-Autobahn und den sechsstreifigen Ausbau der A9.

1996 wurde die Saalebrücke bei Hirschberg um eine Richtungsfahrbahn erweitert und damit sechsspurig befahrbar. Die neue Brückenkonstruktion versuchte nicht, sich ästhetisch der 1964/66 originalgetreu rekonstruierten Reichsautobahnbrücke von 1936 anzupassen. Es ist eine schlichte Balkenbrücke aus Spannbeton mit pilzförmig auslaufenden Stelen geworden, die im scharfen Kontrast zu den Bögen der Brücke aus Naturstein stehen. Für die Autofahrer ist das gleichgültig. Sie bemerken Tal und Brücke kaum, wenn sie auf jeweils drei Spuren Richtung Berlin oder München rauschen.

1990: Hakenkreuz über dem Niemandsland

Wenige Tage vor dem 3. Oktober 1990 wurde als „Entdeckung“ öffentlich gemacht, was manche Einheimischen immer schon gewusst und gesehen hatten. Unsichtbar für alle Autofahrer, zeichnete sich an einem der Pfeiler der Brücke ein Hakenkreuz ab, gemauert aus farblich unterschiedlichen Natursteinen. Ein Bauarbeiter habe sich 1936 erlaubt, das Symbol des Dritten Reiches an dieser Stelle zu verewigen, erklärte ein Bürger aus Görzitz. Demnach wollte dieser Arbeiter offenbar dem NS-Staat auf seine Weise huldigen. Das gemauerte Hakenkreuz ist Spur sowohl für Arbeiterstolz als auch Führertreue im Jahr 1936. Als die Bauleitung der Reichsautobahn das Symbol entdeckte, soll es Ärger für diese Selbstermächtigung des Maurers gegeben haben. Denn die Architekten hatten für ein Hakenkreuz samt Reichsadler eine Skulptur ersonnen, für die die Säule auf der Aussichtsplattform errichtet wurde (vgl. Bild S. 8).

Das Hakenkreuz auf der Säule wurde bereits 1945 auf alliierter Befehl ausgemeißelt. Die Säule verschwand erst 1965. Später ließ die DDR auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn ihr Staatswappen in eine standardisierte weiße Betonskulptur einpassen. Dieses Hoheitszeichen begriffte die Autofahrer nach Berlin noch vor der Grenzübergangsstelle (vgl. Bild S. 63).

Das eigenmächtig gemauerte Symbol der nationalsozialistischen Bewegung in der Brückenbogenwand aber muss seit 1945 unberührt über der Saale und den Köpfen der Grenzposten geschwehrt haben. Der beim Wiederaufbau 1966 zuständige Steinmetz konnte sich 2004 für den Dokumentarfilm „Autobahn Ost“ an viele Details erinnern. Aber das gemauerte Hakenkreuz?

Dreißig Meter vom Pfeiler mit dem NS-Symbol entfernt lag bis 1990 der Postenweg der Grenzsoldaten. Um das Symbol zu erkennen, hätte man den Weg verlassen und sich im Niemands-

land direkt unter den Brückenpfeiler stellen müssen. Doch wer Fluchten verhindern soll, richtet den Feldstecher nicht auf die Steinwände von Autobahnbrücken.

1990 jedenfalls konnte der für historische Aufklärung nötige Stand- und Sehepunkt vor dem Brückenpfeiler wieder von vielen eingenommen werden. Im September wurde die 64 Jahre alte Spur erstmals wieder öffentlich thematisiert. „Brücke noch nicht entnazifiziert“ titelten die „Osthüringer Nachrichten“ ihren Bildbericht. Mit Hammer, Meißel und Winkelschleifer kaschierten Handwerker wenige Tage später das Symbol im Auftrag des Autobahnamtes. Sie lösten die relevanten dunklen Steine in kleinere Steine auf und hielten andere so auf, dass das gesetzlich verbotene Ornament unsichtbar wurde.

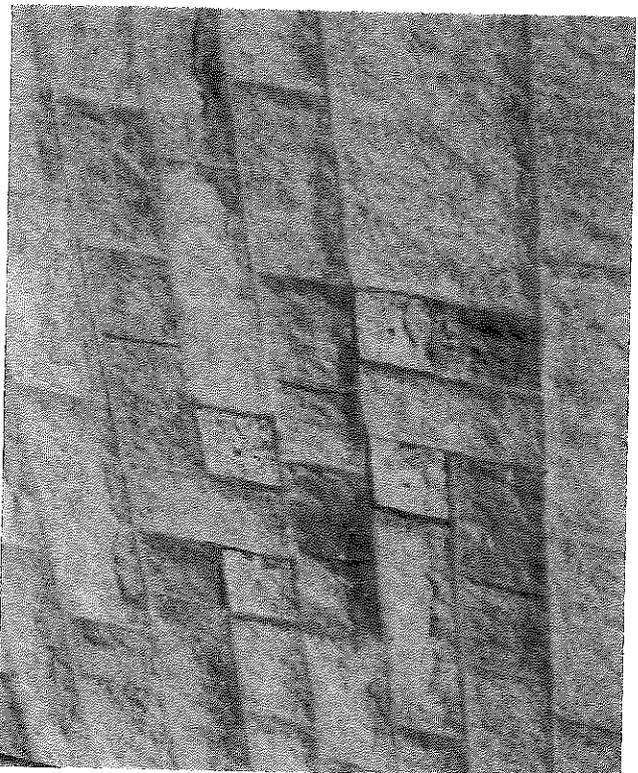


Foto: Axel Doßmann, 2004

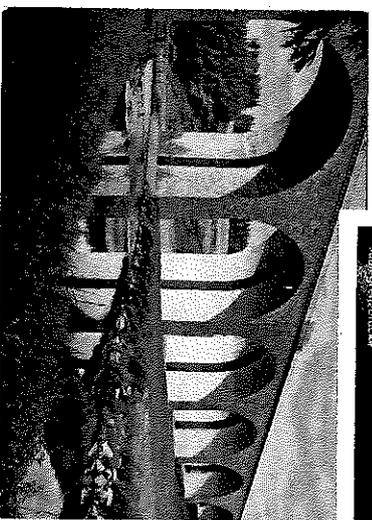
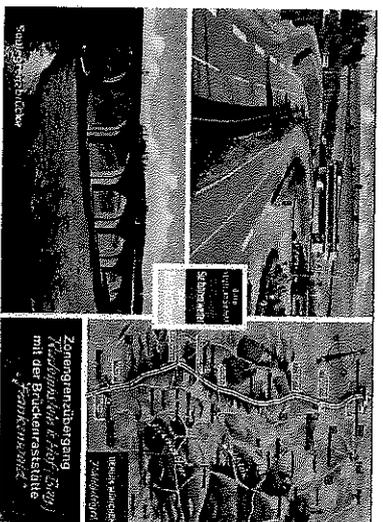
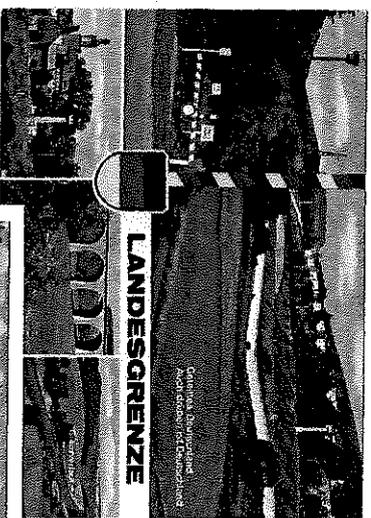
Nach Sandstrahlreinigung der Brücke im Jahr 1966 und gezielter Bearbeitung im September 1990 noch heute erkennbar: die Spuren des Hakenkreuzes von 1936.

2006: „Brücke der Deutschen Einheit“

Am 3. Oktober 2006 erhielt die Saalebrücke auf Initiative der Bundesstiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur einen neuen Namen: „Brücke der Deutschen Einheit“. Autofahrern wird seitdem auf einem großen Schild in weißen Lettern auf braunem Grund der Brückennamen mitgeteilt. Nach bedingungsloser Kapitulation und Jahrzehnten „freier Fahrt für freie Bürger“ für westdeutsche und seit 1990 auch für ostdeutsche Autofahrer, sollte die einstige Grenzbrücke nun zum unbeschwertem Symbol der deutschen Einheit werden.

Darüber hinaus wurden an der Saalebrücke – wie auch an anderen einstigen innerdeutschen Grenzübergängen – Schilder aufgestellt, die die inzwischen unsichtbare Grenze wieder vergewärtigen sollen. „Ehemalige innerdeutsche Grenze 1945–1990“ steht unter einem Piktogramm mit Mauer und Wachturm. Die Stiftung erläutert ihre Maßnahme mit Verweis auf ein Vorläuferprojekt des Kuratoriums „Unteilbares Deutschland“. Diese 1954 gegründete, überparteiliche, antikomunistische Organisation, hatte in den 1960er-Jahren schwarz-rot-goldene Wappenschilde in der Grenznähe errichten lassen: „Hier ist Deutschland nicht zu Ende. Auch drüben ist Deutschland.“ Dass mit „drüben“ auch die einstigen deutschen Ostgebiete gemeint waren, machte das Kuratorium mit einem Plakat deutlich, das bis in die 1960er-Jahre die Wiederherstellung Deutschlands in den Grenzen von 1937 propagierte. Erst die Neue Ostpolitik konnte solchen Ansprüchen allmählich den Boden entziehen.

Die Politik zur Wiedererrichtung der Saalebrücke war von Pragmatismus auf beiden Seiten geprägt. Die DDR suchte politische Anerkennung zu erzwingen, brauchte aber auch innerdeutsche Handelsabkommen und Devisen. Die bundesdeutschen Akteure waren für verkehrspolitische Ziele bereit, der DDR deutschland-



Sammlung Axel Döbmann, Berlin

Für die Größe von der Grenze aus dem Zonenrandgebiet: Ansichtskarten der 1970er- und 1980er-Jahre. Die gedruckten Erklärungen auf der Rückseite heben die „reizvolle Berg- und Flusslandschaft“, den „idyllischen Ausflugsort Rudolphstein“ und das „Wahrzeichen Brückenrastrstraße ‚Frankenwald‘“ hervor.

politisch entgegenzukommen. Es wirkt paradox, aber es war der Mauerbau, der entscheidende Voraussetzungen schaffte für die „wunderhübsche, feine politische Brücke“, wie ein DDR-Unterhändler bereits 1964 frohlockte. Der Hirscherberger „Brückenschlag“ wurde zum Modell für die spätere Entspannungspolitik.

Noch heute ist an der Natursteinwand der Saalebrücke das Farbmuster des 1936 eigensinnig gemauerten Hakenkreuzes zu erkennen. Diese Spuren erinnern uns daran, dass die „Brücke der Deutschen Einheit“ eine komplexe Geschichte hat, die vor 1945 begann. Mitte der 1930er-Jahre war die Saalebrücke als ein Denkmal an die Zeit der Aufbaujahre des Nationalsozialismus errichtet worden. Als Bauwerk der Reichsautobahn sollte sie die „deutschen Gaue“ für alle Ewigkeit vereinen. Dieser Teil der Geschichte sollte nicht ausgeblendet werden: Denn die Selbstermächtigungen der deutschen Volksgemeinschaft waren eine wesentliche historische Voraussetzung für Kalten Krieg und deutsche Teilung.



Foto: Erwin Purrucker: 2007

Quellen und Literatur

- Genauere Nachweise über die im Text zitierten Archivquellen entnehmen Sie bitte den Publikationen des Autors, die im Folgenden mit aufgeführt sind. Die Liste beschränkt sich auf wichtigste Aufsätze, Bücher und Filme, auf die in diesem Essay Bezug genommen wurde.*
- Pertti Ahonen, *Defending socialism? Benito Corgi and the inter-German border*, in: www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/ahonen.html (Juni 2011).
- Autobahn Ost, Dokumentarfilm von Gerd Kroske, Buch: Axel Doßmann und Gerd Kroske, Kamera: Dieter Chill, Leykauf Film mit WDR, MDR und RBB 2004.
- Friedrich Christian Delius, Peter Joachim Lapp, *Transit Westberlin. Erlebnisse im Zwischenraum*, Berlin 1999.
- Axel Doßmann, *Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR*, Essen 2003.
- Axel Doßmann, *Die Transitaubahn*, in: Martin Sabrow (Hg.), *Erinnerungsorte der DDR*, München 2009, S. 411–421.
- Axel Doßmann, *Transit. Die Autobahn im Blick von Polizei und Staatssicherheit*, in: Karin Hartwig, Alf Lüdtke (Hg.), *Die DDR im Bild. Zum Gebrauch der Fotografie im anderen deutschen Staat*, Göttingen 2004, S. 107–124.
- Axel Doßmann, „*Wer ist wer? Feindaufklärung an den Transitaubahnen in der DDR*“, in: *traverse. Zeitschrift für Geschichte. Revue d'histoire*, Heft 3 (2004): „Verschwörung!“, S. 85–99.
- Astrid M. Eckert, „*Greetings from the Zonal Border*.“ *Tourism to the Iron Curtain in West Germany*, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History*, Online-Ausgabe, 8 (2011), H. 1, URL: <http://www.zeithistorische-forschungen.de/16126041-Eckert-1-2011>
- Peter E. Fässler, „*Der Brückenschlag*.“ *Die Verhandlungen über den Wiederaufbau der Autobahnbrücke Saale/Hirschberg (1963-1966) als Paradigma deutsch-deutschen Interessenausgleiches*, in: *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 49 (2001), H. 11, S. 981–999.
- Jörn-Michael Goll, *Kontrollierte Kontrolleure. MfS, Zollverwaltung und das System der doppelten Überwachung an der Grenzübergangsstelle Marienborn*, in: 15 Jahre deutsche Einheit. Deutsch-deutsche Begegnungen, deutsch-deutsche Beziehungen, hg. von Günther Heydemann und Eckhard Jesse, Berlin 2006, S. 225–258.
- Gerd Karthage, *Karl-Wilhelm Schmidt, Langsame Autofahrten. Studien zu Texten ostdeutscher Schriftsteller*, Weimar u.a. 1997.
- Bodo Müller, *Faszination Freiheit. Die spektakulärsten Fluchtgeschichten*, Berlin 2000.
- Hans Pleschinski, *Ost sucht. Eine Jugend im deutsch-deutschen Grenzland*, München 1993.
- Sven Regener, *Der kleine Bruder*, Berlin 2008.
- <http://www.schaffner-doku.de/> – Das digitale Bildarchiv von Arndt R. Schaffner.
- Schrancken, Dokumentarfilm von Gerd Kroske, Kamera: Susanne Schülle, Realisfilm mit 3sat 2009.
- Maren Ullrich, *Geteilte Ansichten. Erinnerungslandschaft Deutschland. Deutsche Grenze*, Berlin 2006.

Dank

Für die Unterstützung meiner Recherchen für diese Publikation und für gewährte Bildrechte bedanke ich mich herzlich bei Veit Dietrich und Erwin Ritter (Bundespolizeiabteilung Bayreuth), Dr. Gerhard Fürmetz (Bayerisches Hauptstaatsarchiv München), Ulrike Göhrig (Museum für Gerberei- und Stadgeschichte Hirschberg), Peter Hubert (Tiefenbronn), Robert Leberger (Deutsch-Deutsches Museum Mödlareuth), Erwin Purucker (Marktleuthen), Jutta Schaffner (Münchberg), Alexandra Schaffner (München), Frank Schulze (Erfurt) sowie besonders bei Rolf Wachter (Bad Lobenstein).

Bitte

Ich suche und sammle auch weiterhin private Fotografien zur Geschichte der Saalebrücke. Bitte schreiben Sie mir: Dr. Axel Doßmann, Historisches Institut der Uni Jena, Fürstengraben 13, 07743 Jena bzw. axel.dossmann@uni-jena.de.



Dieser Ausschnitt aus einer Luftaufnahme des Ministeriums für Staatssicherheit aus den 1970er-Jahren zeigt die Saalebrücke und lässt im linken Bereich die Zaunanlagen und einen Wachturm an der innerdeutschen Grenze erkennen. Die großformatige Aufnahme wurde als Vertrauliche Verschlussache (VVS) eingestuft und war Teil einer großen Fotodokumentation zum Grenzverlauf Sammlung Bad Döbenau, Jena