Axel Doßmann

Die Transitautobahn

Anfang Juni 1990 nähern wir uns der Grenzübergangsstelle Marienborn – und werden von den DDR-Kontrolleuren einfach durchgewinkt. Enttäuschung auf beiden Seiten. Der West-Berliner am Steuer ist enttäuscht, denn seine Geschichten vom Transit und den Schikanen durch Vopos, Zoll und Stasi lassen sich mit der Wirklichkeit nicht mehr beglaubigen. Ich selbst bin enttäuscht, denn ich hätte jetzt, nachdem die Bedrohung verschwunden war, gerne auch einmal ein Kontrollverhör an der innerdeutschen Grenze erlebt. Was wohl künftig an diesem seltsamen Ort entstehen wird? Welche Bedeutung und welche neue politische Funktion wird man den Überresten geben? Welche Bedürfnisse nach Geschichte können hier befriedigt werden?

Besucher aus dem Westen hatten oft von ihrer Angst erzählt, ihren beklommenen Gefühlen, der Ohnmachtserfahrung, wenn beim Grenzübertritt der eigene Pass auf dem langen Förderband verschwand. Die Geschichten von der Transitreise folgten meist der Dramaturgie einer Passage vom Rechtsstaat in eine Zone der Willkür und Unberechenbarkeit. Das war ihre «Schule der Diktatur». Alles andere blieb grau und undifferenziert, die «Zone» eben: «Das Land, das wir durchquerten, interessierte uns kaum.»[1]

Transit ist ein Fixpunkt für überwiegend westdeutsche Erinnerungen an (Grenz-)Erfahrungen mit der DDR; und Transit war und ist ein Raum für Projektionen. Der Historiker Karl Schlögel, als Angehöriger des Jahrgangs 1948 «noch ganz im Schatten des Eisernen Vorhangs aufgewachsen», hat sogar eine «Marienborn-Generation» deklariert: eine alt-bundesdeutsche Generation, «der die Prozedur der Grenzüberschreitung von und nach Berlin in Fleisch und Blut übergegangen ist» und die nicht mehr glaubte, dass die Teilung Deutschlands und Europas ein Ende haben könnte.[2]

Ostdeutsche hingegen haben Grenzübergangsstellen wie Marienborn/Helmstedt, Hirschberg/Rudolphstein oder Drewitz/Dreilinden in der Mehrheit erst nach dem Herbst 1989 zu Gesicht bekommen. DDR-Bürger, die die «letzte

Ausfahrt in der DDR» vor der 5-Kilometer-Sperrzone nicht nahmen, gehörten zu den besonders Privilegierten – Wachmannschaften, Rentner, Reisekader – oder sie hatten den «Antrag auf ständige Ausreise» nach langem Warten endlich genehmigt bekommen. Wenige wagten eine lebensgefährliche Flucht aus der DDR, eingepfercht im Kofferraum, im Hohlraum einer LKW-Ladung, voller Angst und Hoffnung zugleich. Auf der gegenüberliegenden Seite der Grenzübergangsstelle schob sich die Autokolonne langsam, aber doch gewiss in Richtung Westberlin. Deutsche Erinnerungen an Transit und Grenzpassagen sind erfahrungsgeschichtlich geteilt.

Der Schriftsteller Thorsten Becker hatte in den achtziger Jahren die Transitautobahn als den (letzten) Ort in Deutschland beschworen, «den die Bundesrepublikaner fürs Erzählen haben», und dafür plädiert, dass die DDR «mit dieser Begründung die Transitpauschale erhöhen» sollte.[3] Die vielen Geschichten der Reisenden sind längst ohne Aufzeichnung verebbt. Doch es gibt literarische Erzählungen, die das vielstimmige Gerede verdichtet, stimuliert oder auch in Frage gestellt haben.

Mitte der fünfziger Jahre fuhr Arno Schmidt für seine Leser auf der Autobahn nach Berlin – damals sprach man noch von «Interzonen-Autobahn». In *Das Steinerne Herz. Historischer Roman aus dem Jahre 1954* vergleicht sein Protagonist das «Land der Substantive» mit dem Westen, skeptisch und selbstironisch.[4] Bei Helmstedt-Marienborn – «Hier noch der Union-Jack; drüben breites rotes Tuch» – beäugt er bei der Gepäckkontrolle interessiert Volkspolizistinnen: «große Mädel mit effektvoll drohendem Bohrblick» – («hübsche Hüften hatte sie aber bestimmt»).

Schmidts Ich-Erzähler entdeckt «nettbefurchte Felder» und «Erfrischungsbaräckchen mit HO-Preisen», spottet über plumpe Propaganda gegen die Westbindung der Bundesrepublik und lobt öffentliche Hinweise auf den Nazi-Terror. «*Kontrolle Berlin:* Fahrer und Polizisten unterhielten sich freundschaftlich: kannten sich Alle.» Der Reisende wundert sich beim Anblick der Einheimischen: «den Westnachrichten nach wäre es eigentlich Pflicht der Ostzonenbewohner, bleich und schmutzig auszusehen, wie?!» Bei aller unbestechlichen Neugier auf die DDR in jener Hochphase des Kalten Krieges, auch Schmidts Figur juchzte, als sie den Osten wieder verlassen konnte: «Und endlich, endlich wieder Westkultur!» Dieser Stoßseufzer verdankt sich der deutsch-deutschen Vergleichskultur, die auch im Transit zur Entfaltung kam.

Selbst westdeutsche Linke erlebten den Grenzübertritt aus der DDR als glückliche Befreiung. Wenn Peter Schneider 1982 den «sich drehenden Merce-

desstern» auf dem Europacenter sieht, dann überfällt ihn die Sucht, die den Autofahrer nach zweihundert tempokontrollierten Transitkilometern auf der Berliner AVUS ergreift: «durchtreten, endlich wieder die Sau rauslassen», endlich «in ein verlebtes Westgesicht schauen».[5]

Bei Sven Regener wird die nächtliche Transitfahrt durch die DDR der achtziger Jahre zur Erfahrung eines dunklen Tunnels, zu einer Reise durch die Finsternis, an deren Ende stets noch einmal eine «hell strahlende Grenzkontrollstelle auftauchte wie ein frisch gelandetes Raumschiff». Paranoide Ängste, antikommunistisches Halbwissen und Angeberei ließen Erzählungen entstehen, «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».[6]

Das bundesdeutsche Transitfahrer-Kollektiv fantasierte sich offenbar gerne ins Zentrum der Großmächte des Kalten Krieges. In seinem *Deutschlandalbum* schreibt Axel Hacke: «Schikanierte man uns durch Kofferraumkontrollen, wähnten wir, Chruschtschow habe, von Kennedy verärgert, persönlich in den Blechhütten angerufen, um verschärftes Sächseln anzuordnen.»[7] Der prototypisch wie Walter Ulbricht sprechende, vielleicht nur schlecht gelaunte DDR-Grenzbeamte wurde zum Medium für den Willen großer Staatsmänner hochgerechnet. Ließ sich mit dieser Methode das Gefühl des Ausgeliefertseins, aber vielleicht auch die Erinnerung an eigene Anpassung und furchtsame Unterordnung besser ertragen? Kritische Reflexionen über das eigene Verhalten am Grenzübergang wie folgende von 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.»[8]

Die «Staatsgrenze West zeitigte Solidarisierungseffekte» unter den Westdeutschen, erinnert sich Pleschinski im Rückblick auf Transitreisen als Kind in den sechziger Jahren. Bereits Kilometer vor Marienborn, «der stets denkbaren Zerlegung des Westautos in seine Bestandteile, bildete sich im Morgengrauen eine minimale Schicksalsgemeinschaft von Insassen der beladenen Autos». In seiner Schilderung einer Grenzpassage werden indes zwei Zeitphasen ineinander projiziert. Im Westen eben noch in den sechziger Jahren, also zeitlich vor dem Transitabkommen unterwegs, präsentiert er dem Leser im Osten bereits die Architekturen, die das Bild von Marienborn erst seit dem Neubau von 1974 prägten: jene großflächig überdachten Abfertigungsbaracken, die hohen Flutlichtmasten, eine «Art pervertierter Großstadtbetrieb».[9] Akribische Gepäck-

oder Autokontrollen, die bis 1971 tatsächlich zu befürchten waren, verschränken sich so mit den räumlichen Eindrücken in der Phase des Transitabkommens, als die Abfertigung für Westdeutsche einfacher und auch etwas berechenbarer wurde.

Grundsätzlich aber scheinen die historischen Unterschiede für die Konstruktion der Erinnerung wenig verändert zu haben: Bei der Fahrt durchs «Niemandsland» habe man immer das Gefühl gehabt, «etwas falsch zu machen». «Das westliche Freiheitsgefühl, was wäre es gewesen ohne die Transiterfahrungen?»[10]

Und welche Gefühle und Wünsche hat die Transitautobahn für Ostdeutsche stimuliert? Die meisten haben zwar die Grenzübergangsstellen nicht erlebt. Aber die Transitstrecken verlängerten die äußere Staatsgrenze real und symbolisch ins Land hinein und machten dabei auch die inneren Grenzen der kommunistischen Herrschaft sichtbar.

Kinder und Jugendliche zum Beispiel spekulierten am Rand der Autobahn auf Kaugummis, West-Zigaretten, Zeitschriften, klagte die Volkspolizei in den fünfziger Jahren. Rastplätze wurden zu beliebten Ausflugsorten. «Dadurch ist zu verzeichnen, daß ein Teil der Bürger die vorbeifahrenden Autos aus dem Westen verherrlicht und das Vertrauen zu unserem Staat geschmälert wird.»[11] Auch nach dem Mauerbau spielten Väter mit ihren Söhnen an den Böschungen der Transitstrecke Autotypen-Raten: «Hauptereignisse waren die ‹Westwagen›. Wer einen solchen zuerst kommen sah, stieß einen kleinen Aufmerksamkeitsschrei aus und erwarb Entdeckerehren.»[12] Diffuses Fernweh vermischte sich mit dem Wunsch nach einem eigenen Wagen. Autos aus dem Westen konnten aber auch trotzige Selbstbehauptungen provozieren. Ängstlich unter 100 km/h fahrenden Westdeutschen konnte es passieren, von einem Trabi oder Wartburg überholt zu werden: «Also wenn ick die nu so vor mir seh, die schnellen Autos mit die Westberliner Nummern …, dann reitet mir manchmal der Teufel, ruff uffs Gaspedal und mal kurz vorbei.»[13]

Keineswegs alle Kontrolleure widerstanden den Versuchungen ihres Dienstes am Fließband westlicher Waren und Devisen. Streifenpolizisten von der Transitüberwachung, aber auch Grenzbeamte zeigten sich gelegentlich bestechlich, nahmen «Geschenke» an oder halbierten «großzügig» Strafmandate, wenn die «Westfahrer» auf die Quittung verzichteten. Wegen solcher mit Kalkül verfolgter Praktiken, die oft erst durch Hinweise westdeutscher Reisender bei der Ausreise ans Tageslicht kamen, gerieten Volkspolizisten immer wieder ins Visier ihrer eigenen Überwacher von der Staatssicherheit. Seit den fünfziger

Jahren wurden mehrmals Polizisten oder sogar ganze Einheiten der Autobahnpolizei entlassen oder versetzt, weil sie sich als bestechlich erwiesen hatten.[14] Die Rekrutierung von geeignetem Personal für die Grenzübergangsstellen und Autobahn-Überwachungskommandos blieb ein Dauerproblem für die SED.

Trotz der Überwachung verabredeten sich Ostdeutsche weiterhin an Rastplätzen mit der Westverwandtschaft oder Freunden, die gerade auf der Durchreise waren. Manchmal wurde nur geredet, ein anderes Mal tauschte man Geschenke aus. Oder man machte Zufallsbekanntschaften. Weil das Fotografierverbot auf Transitstrecken nur von sehr wenigen Bürgern aus Ost und West ignoriert wurde, ist die Nachwelt für historische Bilder solcher Begegnungen im Transit vor allem auf Überwachungsfotos und -filme der Staatssicherheit

Mit dieser Fotoserie ergänzte IM «Valentin» seinen Observationsbericht über eine «illegale Kontaktaufnahme» am 5. August 1971 auf dem Rastplatz Bitterfeld. Er behauptete im Protokoll, dass er zwischen 8.05 Uhr und 8.30 Uhr beobachtet habe, dass die «DDR-Pers.» mit den Insassen des VW-Käfers eine «rege Unterhaltung» führten, bis sie sich «durch Handschlag» verabschiedeten und den Rastplatz Richtung Hermsdorf verließen. Die Fotos sollen Beweise liefern. Ob die mit dem Bildbericht des IM inszenierte «Wachsamkeit» Folgen für die Beobachteten hatte, lässt sich nicht mehr ermitteln.

angewiesen – sie observierte und dokumentierte die Szenen als «illegale Kontaktaufnahmen». Auch weil der DDR-Alltag seine Bürger im Erkennen von Stasi-Spitzeln schulte, verfiel die Stasi auf die Idee, dass Geheimdienstler sich als «Tramper» tarnen sollten. Die Mimikry diente der Täuschung von Transitreisenden, die gegen das Gesetz bereit waren, Tramper mitzunehmen.

Seit den späten siebziger Jahren wurden in der DDR nur die Transitautobahnen saniert, an den Raststätten standen manchmal nur für Transitreisende akzeptable Toiletten zur Verfügung. In zahlreichen Eingaben kritisierten DDR-Bürger diese Zustände, sie fragten zum Beispiel, ob die «DDR-Frauen» nun analog zu den Männern an der Autobahn ihr Bedürfnis im Freien verrichten sollen. Wiederholt wurden Scham, Zorn und Unverständnis über die offenkundige Benachteiligung der DDR-Bürger im eigenen Land geäußert: «Warum kann man für die Westler was Vernünftiges bauen? In welcher Kategorie zählt man unsere Bürger?»[15]

Seit 1974 durften auch DDR-Bürger, die zur Klasse der D-Mark-Besitzer gehörten, legal in den seit 1960 existierenden Transit-Intershops einkaufen. Mitarbeiter der Staatssicherheit dokumentierten die Vorgänge akribisch und versuchten dann im Herbst 1989, die Berge von Unterlagen zu vernichten. Etliche der bereits zerrissenen Dokumente konnten von Bürgerkomitees gerettet und später in der Gauck-Behörde rekonstruiert werden. Als zusammengesetztes Puzzle gehen heute auch diese Überwachungsfotos ein in das Bildgedächtnis vom Transit. Die Spuren der Risse zeugen vom peinlichen Ende einer aufgeblasenen Militärbürokratie.

Viele Dinge verschwanden nach dem Ende der DDR. Was nach dem Systemumbruch wertlos erschien, kam auf den Müll der postsozialistischen Aufholgesellschaft. Alles Schrott? In dieser Zeit der massiven Entwertungen schwärmten neben privaten Sammlern auch Mitarbeiter des Deutschen Historischen Museums in die DDR-Provinz aus, um rasch zu retten und zu sammeln, was sonst verschwinden oder bald teuer zu kaufen sein würde. So wurde auch «Plaste und Elaste aus Schkopau», die legendäre Neon-Werbung am Elbbrückenturm auf der Höhe des Kraftwerks Vockerode, zum Objekt musealer Begierde. Seit 1978 leuchtete diese große Werbeschrift in grellen Farben an der Autobahn. «Plaste und Elaste aus Schkopau» war bald auch für Westdeutsche ein geflügeltes Wort, bereits 1982 lieferte der Spruch den Titel für das erste deutsch-deutsche Wörterbuch, erschienen im Westberliner Verlag Haude & Spener.

Noch im Mai 1990 versicherte der VEB Chemische Werke Buna Christoph Stölzl, dem Generaldirektor des Deutschen Historischen Museums, dass die

Neon-Reklame zum Ankauf für sein Haus reserviert sei. Ein Preisangebot sollte folgen, doch im März 1991 machte die BUNA AG ein Geschenk für Selbstabholer daraus, weil die Werbung schnell demontiert werden musste: Sie war nach bundesdeutschem Recht an Fernstraßen-Brücken prinzipiell verboten.[16]

Im lange Zeit umstrittenen Berliner Nationalmuseum wurde die mehr als 10 × 5 Meter große Konstruktion restauriert, als ein Stück Moderne aus der DDR, ein Kultobjekt für westliche Transitreisende: «rührend sinnlos» – gegen welche Konkurrenz wurde hier geworben? Sie leuchtete «aus schierem Stolz, von innen heraus sozusagen», vermutet Bascha Mika. «Nie hat sich die Zone dem Besucher so voller Symbolik präsentiert: so fremd und doch vertraut, so heimatlich, wenn auch verstaubt.»[17] Zwischen 1994 und 1998 konnte man das Werbeaggregat im Foyer des Berliner Zeughauses betrachten – ein ostalgisch leuchtendes Objekt, das sich, wie nicht selten im Fall der Ostalgie, zunächst westdeutschen Vergangenheitsbedürfnissen verdankt. Der Berliner Tagesspiegel kommentierte: «Dieser Werbespruch stand für den ganzen Staat. Er stand für das Bemühen, alles anders und vor allem besser zu machen, und er stand damit für die Vergeblichkeit, dies je zu schaffen.»[18] Inzwischen ruht die Chemie-Werbung im musealen Depot.

Die Konjunkturen der erinnerungspolitischen Wahrnehmung der Transitautobahn lassen sich nirgendwo besser ablesen als an ihren einstigen prominenten Grenzkontrollpunkten. Die Grenzübergangsstelle Hirschberg wurde Anfang der neunziger Jahre abgerissen; aus den Plattenbauten des MfS entstanden ein Motel und eine Raststätte. Ende 1993 räumten Bagger auch die Übergangsstelle Drewitz als «Schandmal» weg, damit dort der «Europarc Dreilinden» entstehen konnte, der für den «Aufschwung Ost» 6000 neue Arbeitsplätze versprach. Der letzte Kommandoturm wurde unter Denkmalschutz gestellt und erst fünf Jahre später durch die Bürgerinitiative «Checkpoint Bravo e. V.» restauriert. Der Turm gehört seit 2006 zum vom Berliner Senat initiierten Gesamtkonzept zur Erinnerung an die Berliner Mauer, ein Beispiel für die nach der frühen Abriss- und pauschalen Entwertungsphase einsetzende zweite Phase im «postsozialistischen Normalisierungsprozess».[19] Es ist eine Rehistorisierung, in der zahlreiche Akteure aus Wissenschaft, Politik und Kultur darum ringen, an welchen Orten, mit welchen Prämissen und Zielen künftig die Aufarbeitung des ostdeutschen Kommunismus (und des Nationalsozialismus) fortgesetzt werden soll.[20]

Marienborn hat in diesen Prozessen durch Initiative von Denkmalpflegern, Unternehmern und Politikern frühzeitig eine Sonderrolle erhalten – mit lang-

fristigen Folgen: Wer heute auf der A2 nach Hannover oder Berlin fährt, der wird von Hinweisschildern eingeladen in die «Gedenkstätte Deutsche Teilung Marienborn». Am 13. August 1996 war die Gedenkstätte offiziell vom Land Sachsen-Anhalt eingeweiht worden, nachdem noch im Jahr zuvor der Bund und das Land Niedersachsen Anträge auf Förderung abgelehnt hatten.[21] Im Jahr 2000 wurde die Dauerausstellung «Grenzübergangsstelle Marienborn. Bollwerk, Nadelöhr, Seismograph» eröffnet. Über 160 000 Besucher jährlich zieht es seither an diesen historischen Ort. Das Veranstaltungsprogramm der Gedenkstätte ist außerordentlich bunt; es reicht von klassischen Bildungsseminaren, Zeitzeugen-Projekten und Sonderausstellungen über Gottesdienste bis hin zu Rockkonzerten. Denn aus dem «Bollwerk der Teilung» soll ein «Ort der Begegnung» werden, Marienborn versteht sich als «offener Lernort». In den Außenbereichen wurden einzelne historische Gebäude denkmalgerecht saniert, sogenannte Funktionseinheiten, damit Besucher das einstige Geschehen an diesen Orten «nachempfinden» und «nacherleben» können.[22]

Mit diesem Ansatz wurden Empfehlungen einer vom Münsteraner Historiker und Geschichtsdidaktiker Wolfgang Jakobmeyer angeregten Sachverständigenkommission aufgegriffen. Sie hatte schon im August 1993 für exemplarische «Erlebnisräume» geworben, in denen Besucher an hier gemachte Erfahrungen und «psychische Befindlichkeiten» anknüpfen könnten: Furcht, Anspannung, Bedrückung. Dafür sei am Ort «Authentizität … zu wahren oder wieder herzustellen».[23]

Die Gedenkstätte Marienborn gehört zu jenen Orten, die von der Politik gerne als «authentische Orte» und «Stützpunkte der demokratischen Erinnerungskultur» hervorgehoben werden; 2008 wurde Marienborn in die anteilige Bundesförderung aufgenommen. Wie aber mit den historischen Zeugnissen nach 1990 konkret umgegangen wurde, wie sie wahrgenommen und interpretiert wurden, scheint heute schon wieder vergessen. Dabei gehen der gegenwärtige Zustand und die heutige Nutzung der Anlage auf durchaus umstrittene und problematische erinnerungspolitische Entscheidungen bis Mitte der neunziger Jahre zurück.

Im Frühling 1990 erkundete der Kunsthistoriker Harald Kleinschmidt, Oberkonservator am Institut für Denkmalpflege Halle/Saale, gemeinsam mit einem Magdeburger Kulturfunktionär die Marienborner Grenzübergangsstelle. Für die beiden DDR-Bürger war es die erste Begegnung mit diesem Ort, an dem sie nicht willkommen und zugleich angewiesen waren auf die Erläuterungen der sie begleitenden Offiziere – erst am 30. Juni 1990 wurden die Kontrollen eingestellt. Mitte Oktober 1990 erklärte das Institut für Denkmalpflege

das gesamte, 35 Hektar große Gelände der Grenzübergangsstelle zum Flächendenkmal.[24]

Im zwölfseitigen Gutachten heißt es: «Mit der Beseitigung der übrigen Grenzübergangsstellen» – die zu diesem Zeitpunkt noch keineswegs amtlich war – «wird Marienborn als einzigstes, letztes Zeugnis eines derartigen Grenzüberganges die über 4 Jahrzehnte währende Teilung Deutschlands auf seine Weise historisch belegen.» Der Denkmalschützer war von dem Ort beeindruckt: «Die Monumentalität des Komplexes sowie die fast festungsartige Sicherung durch Zäune, Stacheldraht, Sperranlagen, die Mauer und die Wachtürme geben der Anlage einen monströsen Charakter und dokumentieren anschaulich den Unterdrückungscharakter des beseitigten Systems mit seinen stalinistisch geprägten Machtstrukturen.» Als «abschreckendes Beispiel einer undemokratischen Entwicklung» und als «beredtes Zeugnis einer zu Ende gegangenen Epoche» sollte die Anlage – unterstützt vom «grauen Gestaltungsbild» und der «Tristheit» – dazu beitragen, «das Bewußtsein für Demokratie und Toleranz zu befördern», und zeigen, wie der «Aufbau und der Schutz des ‹Sozialismus› … gegen jede freiheitliche Grundordnung des Menschen gerichtet war».

Empfohlen wurde so eine Art fortgesetzter Systemvergleich nach dem Ende der Blockkonfrontation, ein emotionaler Geschichtsparcours für bundesdeutsche Staatsbürgerkunde. Solche Identifizierungspädagogik und Geschichtsteleologie entsprach zwar durchaus dem politischen Trend nicht nur der frühen neunziger Jahre, doch ließ die Landesregierung von Sachsen-Anhalt mit nächsten Schritten auf sich warten. Die Natur begann, die verwaisten Infrastrukturen des Kalten Krieges zurückzuerobern, viele Gebäude wurden beschädigt, Straßensperren, die einst Fluchten verhinderten, verschwanden. Nebenan rauschte ohne Tempolimit und historische Besinnung der immer dichtere gesamtdeutsche Verkehr.

Im September 1991 billigten das Magdeburger Kultur- und das Innenministerium den Antrag der Bielefelder Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung mbH (GAB) für eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme, die sich nichts weniger als «Konzipierung, Planung und Aufbau einer Gedenk- und Begegnungsstätte ‹Deutsche Teilung›» zum Ziel setzte. Ein halbes Jahr später setzte sich der Bielefelder Geschäftsführer der GAB, Franz Schaible, für weitreichende Kompromisse beim Umgang mit dem Flächendenkmal ein, um drei höchst verschiedenen «Ressortinteressen» gerecht zu werden.[25] Erstens sollte ausgerechnet am historisch sensibelsten Punkt der Autobahntrasse, der Grenzübergangsstelle, eine Tank- und Raststätte errichtet werden. Zweitens strebte das Innenministerium an, einstige Wohn- und Verwaltungsgebäude der DDR-

Grenztruppen für ein neues Asylbewerberheim zu nutzen. Und schließlich ging es um die Errichtung der Gedenk- und Begegnungsstätte.

Offenbar konnten sich die Akteure rasch einigen. Im September 1992 beschloss der Landtag auf Antrag der Fraktionen von CDU und FDP, eine «Mahn- und Gedenkstätte Deutsche Teilung» in Marienborn aufzubauen.[26] Sie solle «die Erinnerung wachhalten an das System der Unterdrückung in der ehemaligen DDR», und zwar ausdrücklich gegen die «verstärkten Bemühungen politischer Kräfte, das Bild der Vergangenheit zu verfälschen». Umso erstaunlicher ist, dass im gleichen Atemzug entschieden wurde, den «größere[n] Teil» der Grenzübergangsstelle «nach Aufhebung des Denkmalschutzes» abzubauen, weil die starke Verkehrszunahme den Bau einer Tankstellen- und Rastanlage erzwinge. An diese solle sich künftig «eine schlichte Gedenkstätte» anschließen, die lediglich «Kernteile der alten Grenzabfertigungsanlage» einbezieht.

Trotz der damit beschlossenen Schleifung der «Grenzfestung ungeheuren Ausmaßes» und «ihrer gewachsenen Monumentalität» – und zwar in genau dem Bereich, der die Ausreise in die Bundesrepublik betraf, wo also Fluchten von DDR-Bürgern verhindert wurden oder im Einzelfall auch glückten – hielt man an dem Glauben fest, auch die «Kernteile» machten auf «bedrückende Art und Weise nachvollziehbar, was der hohe Bedeutungsgehalt solcher Begriffe wie ‹eiserner Vorhang› und ‹totalitäres Regime› ist».

So wurden für die neuen Autobahnen auch und gegen Vorschläge der Denkmalpfleger die Mauern und Zäune geschliffen, die sich entlang der Autobahn bis zur innerdeutschen Grenze zogen. Diese wichtigen, raumstrukturierenden Architekturen hätten für künftige Besucher sinnfällig gemacht, wie weit der 1974 eröffnete neue Durchlass von der Staatsgrenze «feindwärts nicht einsehbar» vorgelagert und abgesichert war. Aber politische Sinnstiftung braucht im Zweifelsfall weniger historische Dokumente oder solide Forschung als vor allem symbolische Monumente samt leeren Pathosformeln – das hatte bereits der Umgang mit NS-Relikten in Ost und West gezeigt. Symptomatisch erscheint insofern auch die rhetorische Beschwörung von Marienborn als «monumental», als «Grenzfestung» oder, bis heute in der Dauerausstellung der Gedenkstätte, als «Bollwerk». Die schlichten, offen, leicht und flach gestreckt gebauten Abfertigungshallen sind in ihrer Gesamtanlage zwar gewiss groß, aber nicht monumental. Vielmehr verzichte die Architektur der Grenzübergangsstelle «sorgsam auf jede Drohgebärde», urteilte ein Denkmalpfleger frühzeitig, aber ungehört in einem Gutachten: «Die Architektur der Hallen hat die harmlose Ausstrahlung einer Großtankstelle oder – mit Blick auf die zahlreichen Scheinwerfertürme im Umfeld – eines Fußballstadions.»[27]

Zur besonderen Sensibilität der Landesregierung in der neuen Marktwirtschaft passt, dass sie sich von der künftigen Gedenkstätte eine «besondere Anziehungskraft» versprach – für die Raststätte Marienborn. Bei einer solchen Parteinahme für (privat-)wirtschaftliche und steuerpolitische Interessen musste die wichtigste geschichtsdidaktische Frage ungeklärt bleiben. Wie kann an einem historischen Ort wie dem Grenzübergang Marienborn eine differenzierte historische Aufklärung für ein selbstkritisches gesamtdeutsches Geschichts- und Verantwortungsbewusstsein gelingen? An einem Ort, der als Ergebnis internationaler Politik nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entstand und der im Kalten Krieg und in der Folge deutsch-deutscher Verträge während der Entspannungspolitik nochmals schrittweise ausgebaut wurde. An einem Ort, der Ost und West nach dem Ende von DDR und alter BRD dazu einladen könnte, jenseits alter Frontstellungen darüber nachzudenken, wie Politik das eigene Leben durchdrungen hat. In Marienborn allein nach Ausmaß und Charakter der Repression in der DDR zu fragen, läuft nicht auf historische Selbstaufklärung hinaus, sondern auf geschichtspolitische Instrumentalisierung.

Bleibt der Plan für das Asylbewerberheim. Nach Aktenlage erhob niemand der Akteure um die Gedenkstätte sein Wort gegen das Vorhaben des Magdeburger Innenministeriums, Flüchtende und Asylbewerber an diesen unwirtlichen Ort zwischen Wald, Autobahn und den alten Grenzanlagen zu zwingen. Allein der Leiter des Landesdenkmalamts gab zu bedenken, die Kasernen der DDR-Grenztruppen doch besser als Landschulheim denn als Unterkunft für Asylbewerber zu nutzen, «weil dann eine schonende Behandlung der … denkmalwerten Raumstrukturen und Baudetails gegeben wäre».[28] Trotz mancher Proteste der Asylbewerber und aus der Landespolitik gegen die schlechten Lebensbedingungen vor Ort besteht die Unterkunft für Asylbewerber seit 1993 in Harbke, Ortsteil Autobahn. Nur einen knappen Kilometer entfernt von der historisch-politischen Bildungsstätte Marienborn, die sich Themen wie staatlicher Willkür, Flucht und Menschenrechten widmet, warten Asylsuchende, isoliert von der Öffentlichkeit, auf Entscheidungen der deutschen Behörden über ihr Fluchtschicksal.

13. August 2008, als Hildebrandt den Forschern «Geschichtsfälschung» und «ein Verbrechen» vorwarf.

6 Zu den Hintergründen vgl. Amory Burchard: Checkpoint Charlie: Zwei Millionen Euro für den Gründer, in: Tagesspiegel, 23.2.2002.

Die Transitautobahn

1 Friedrich Christian Delius: Angenehme Weiterreise!, in: ders./Peter Joachim Lapp: Transit Westberlin. Erlebnisse im Zwischenraum, Berlin 1999, S. 9–38, hier S. 30.
2 Karl Schlögel: Europa neu vermessen: Die Rückkehr des Ostens in den europäischen Horizont, in: Leviathan 35 (2007), H. 3, S. 277–294, hier S. 277.
3 Thorsten Becker: Die Bürgschaft, Zürich 1985, S. 5.
4 Hier und im Folgenden: Arno Schmidt: Das Steinerne Herz. Historischer Roman aus dem Jahre 1954, Karlsruhe 1956, S. 96, 99, 101, 104, 107, 125, 151, 178.
5 Peter Schneider: Der Mauerspringer (1982), Darmstadt/Neuwied 1987, S. 64.
6 Sven Regener: Der kleine Bruder, Berlin 2008, S. 5 und S. 9.
7 Axel Hacke: Marienborn, in: ders.: Deutschlandalbum, Reinbek bei Hamburg 2005, S. 52–63, hier S. 53.
8 Hans Pleschinski: Ostsucht. Eine Jugend im deutsch-deutschen Grenzland (1993), München 2004, S. 45.
9 Ebd., S. 44 f.
10 Delius: Angenehme Weiterreise! (wie Anm. 1), S. 29 und S. 38.
11 Landeshauptarchiv Magdeburg, BdVP Magdeburg, Rep. 18, Nr. 44, Bl. 51.
12 Lutz Seiler: Schwarze Abfahrt Gera-Ost, in: ders.: Sonntags dachte ich an Gott, Frankfurt/M. 2004, S. 112–119, hier S. 118 f.
13 Inge Heym: Ein freier Tag, in: Urs Jaeggi (Hg.): Mauersprünge. Besondere Berliner Verkehrsformen, Berlin 1988, S. 195–200, hier S. 196.
14 Dokumentarfilm «Autobahn Ost» (2004), Regie: Gerd Kroske, Buch: Axel Doßmann, Gerd Kroske, Leykauf Film mit WDR und MDR; Axel Doßmann: Transit. Die Autobahn im Blick von Polizei und Staatssicherheit, in: Karin Hartewig/Alf Lüdtke (Hg.): Die DDR im Bild. Zum Gebrauch der Fotografie im anderen deutschen Staat, Göttingen 2004, S. 107–124.
15 Axel Doßmann: Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003, S. 378.
16 Archiv des Deutschen Historischen Museums, Akte Nr. 1991/627. Ich danke Monika Flacke für persönliche Auskünfte und Unterstützung.
17 Bascha Mika: Plaste und Elaste aus Schkopau, in: die tageszeitung, 13.8.1993.
18 BS: Plaste und Elaste, in: Tagesspiegel, 10.4.1991.
19 Dominic Boyer: Ostalgie – oder die Politik der Zukunft in Ostdeutschland, in: Deutschland Archiv 39 (2006), Nr. 4, S. 690–703.
20 Dazu Martin Sabrow u. a. (Hg.): Wohin treibt die DDR-Erinnerung? Dokumentation einer Debatte, Göttingen 2007.
21 Evelyn Finger: Was war die DDR?, in: Die Zeit, 29.6.2006.
22 Eine Selbstdarstellung des Gedenkstättenleiters bietet Joachim Scherrieble: Vom Bollwerk der Trennung zum Ort der Begegnung. Die Gedenkstätte Deutsche Teilung Ma-

rienborn als offener Lernort historisch-politischer Bildung, in: Heidi Behrens/Andreas Wagner (Hg.): Deutsche Teilung, Repression, Alltagsleben. Erinnerungsorte der DDR-Geschichte, Leipzig 2004, S. 251–260.

23 Arbeitsergebnisse und Empfehlungen der Sachverständigenkommission beim Minister des Innern des Landes Sachsen-Anhalt, August 1993, in: Handakten Marienborn im Archiv des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt (ArchLDA), Halle/Saale. Ich danke Elisabeth Rüber-Schütte, Harald Kleinschmidt sowie der Archivarin Frau Köhler für ihre Unterstützung bei den Recherchen.

24 Institut für Denkmalpflege Halle (Kleinschmidt): Denkmalpflegerisches Gutachten zur Grenzübergangsstelle Marienborn, 17. Oktober 1990, in: Handakten Marienborn, ArchLDA, Halle/Saale.

25 Protokoll vom 19.3.1992 sowie Kurzfassung eines Nutzungskonzepts (Franz Scheible) vom 4.4.1992, in: Handakten Marienborn, ArchLDA Halle/Saale.

26 Hier und im Folgenden: Landtag von Sachsen-Anhalt, Erste Wahlperiode, Drucksache 1/1802, 10.2.1992 (Antrag); Drucksache 1/36/1802 B, 18.9.1992 (Beschluss).

27 Landesamt für Denkmalpflege Sachsen-Anhalt (Holger Brülls): Stellungnahme zum Denkmalwert der ehemaligen Grenzübergangsstelle Marienborn aus bau- und kunstgeschichtlicher Sicht, 16.2.1992, in: Handakten Marienborn, ArchLDA Halle/Saale.

28 Landesamt für Denkmalpflege Sachsen-Anhalt (Landeskonservator Voß) an Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung mbH, 6.4.1992, in: Handakten Marienborn, ArchLDA Halle/Saale.

Der Tunnel

1 BStU MfS HA I 5846, Bl. 54; Urteil des Obersten Gerichts der DDR gegen Harry Seidel u. a. vom 29.12.1962, zit. nach Ulf Mann: Tunnelfluchten. Grenzgänger, Wühlmäuse, Verräter, Berlin 2005, S. 209; Neues Deutschland, 20.6.1962.

2 So das Ergebnis der Verfasser in: Dietmar Arnold/Sven Felix Kellerhoff: Die Fluchttunnel von Berlin, Berlin 2008. Bisher bekannt waren lediglich 43 versuchte, davon 17 gelungene Tunnelfluchten, vgl. Marion Detjen: Ein Loch in der Mauer. Die Geschichte der Fluchthilfe im geteilten Deutschland 1961 bis 1989, Berlin 2005, S. 128 und 442–445 sowie Hans-Hermann Hertle: Die Berliner Mauer. Monument des Kalten Krieges, Berlin 2007, S. 60.

3 UPI-Meldung 168 vom 24.1.1962 (Archiv der Verfasser).

4 Bild, 26.1.1962; vgl. Bild und Berliner Morgenpost, 25.1.1962, sowie New York Times, 24.1.1962.

5 BStU MfS HA I 3278, Bl. 8.

6 New York Times, 9.12.1962; vgl. New York Times, 23.9.1962.

7 New York Times, 21., 24. und 28.10.1962, Chicago Daily Tribune, 20., 25.10 und 1.11.1962; Los Angeles Times, 31.10. und 10.12.1962.

8 Chicago Daily Tribune, 19.5.1963; vgl. New York Times, 27.5.1963.

9 Der Stern, 6.11.1964.

10 Zit. nach http://www.grenztruppen-der-ddr.de/index.php?show=history&history_id=8.

11 BVG 2 BvR 1473/00.

ERINNERUNGSORTE DER DDR

Herausgegeben von Martin Sabrow

2009

Verlag C.H.Beck

Inhalt

Vorwort 9
Martin Sabrow Die DDR erinnern 11

GESICHTER DER MACHT

Annette Leo Antifaschismus 30
Silke Klewin Bautzen 43
Silke Satjukow Die «Freunde» 55
Anja Tack/Jürgen Danyel Pankow 68
Bernd Florath Die Partei 79
Alexander von Plato Sowjetische Speziallager 90
Jens Gieseke Die Stasi und ihr IM 98
Siegfried Lokatis Zensur 109

HERRSCHAFTSKULTUR

Volkhard Knigge Buchenwald 118
Andreas Ludwig Eisenhüttenstadt 128
Barbara Könczöl Erster Mai und Fünfzehnter Januar 139
Regina Mönch Der Frauentag 148
Emmanuel Droit Frieden 152
Marina Chauliac Die Jugendweihe 161
Christoph Stölzl Die Neue Wache 169
Heinrich Wefing Der Palast der Republik 180
Martin Sabrow Sozialismus 188
Rainer Gries Der Tag der Republik 205

LEBEN IM STAATSSOZIALISMUS

Wolfgang Engler Der Arbeiter 218
Stefan Wolle Das Blauhemd der FDJ 229
Peter Hübner Die Brigadefeier 241
Anna Kaminsky Einkaufsbeutel und Bückware 248
Nina Leonhard Bei der Fahne 259
Lutz Niethammer Das Kollektiv 269
Sandrine Kott Die Kinderkrippe 281
André Steiner Der Plan 291
Adelheid von Saldern Die Platte 301

KLEINE FLUCHTEN

Paul Betts Alltag und Privatheit 314
Christopher Görlich Die Ostsee 326
Ilko-Sascha Kowalczuk Die Puhdys 332
Christoph Classen Das Sandmännchen 342
Christoph Dieckmann Sparwassers Tor 351
Ina Merkel Der Trabant 363

GEMEINSAME GRENZEN

Franka Schneider Der Intershop 376
Marion Detjen Die Mauer 389
Hans Otto Bräutigam Die Ständige Vertretung 403
Axel Doßmann Die Transitautobahn 411
Dietmar Arnold/Sven Felix Kellerhoff Der Tunnel 422
David E. Barclay Westberlin 431
Petra Kabus Das Westpaket 441
Franziska Augstein Die Zone 451

AUSHALTEN UND AUFBEGEHREN

Wolfgang Templin Das Helsinki-Abkommen 460
Ralph Jessen Die Montagsdemonstrationen 466
Joachim Gauck Ohnmacht 481
Ulrike Poppe Der Runde Tisch 492

Rainer Eckert Schwerter zu Pflugscharen 503
Myriam Renaudot Der Siebzehnte Juni 516
Konrad H. Jarausch Der Umbruch 1989/90 526
Jacques Poumet Die Universitätskirche Leipzig 536

Anmerkungen 546
Bildnachweis 612
Die Autorinnen und Autoren 613