

# Die Brocken-Erklärung

Geschichtsprojekt zu 20 Jahre Grenzöffnung



## Inhaltsverzeichnis

■ Einleitung	2
■ Aufstellungsorte der Erinnerungstafeln	4
■ Brocken-Erklärung	6
■ Gestaltungswettbewerb	8
■ Teilnehmer und Preisträger	
■ Geschichten zur Geschichte	
■ Als Freiheit Wirklichkeit wurde, <i>Wolfgang Tiefensee</i>	18
■ Wir waren ein Volk geblieben, <i>Dr. Karl-Heinz Daehre</i>	20
■ Papa, die Mauer fällt!, <i>Berthold Dücker</i>	22
■ Aufbruch ins Ungewisse, <i>Elke Lüdecke</i>	24
■ Störbilder in einer heilenden Landschaft, <i>Dr. Maren Ullrich</i>	26
■ Lebenslinie Todesstreifen - das erste Naturschutzprojekt „Deutsche Einheit“, <i>Dr. Kai Frobel</i>	28
■ Endlich hat die Sprachlosigkeit ein Ende!, <i>Peter Matera</i>	30
■ Eintausend Meter Weihnachtsfieber, <i>Roland Thiele und Heinrich Gehring</i>	32
■ Wie ich die Maueröffnung erfahren habe, <i>Michael Cramer</i>	34
■ Für BRD-Bürger umsonst, <i>Hans-Joachim Mengel</i>	36
■ Als Spaziergänger zwischen zwei Welten, <i>Ulrich-Karl Engel</i>	38
■ Protokoll einer Grenzöffnung, <i>Günter Krieglsteiner</i>	40
■ Das sicherste DDR-Dorf gründet eine Republik, <i>Dr. Wolf Karge</i>	42
■ Mit jedem neuen Grenzübergang fiel ein altes Stück Mauer, <i>Zusammengestellt von Sylvia Pruhs</i>	44
■ Wie die Gemeinde Amt Neuhaus nach Niedersachsen umzog, <i>Grit Richter</i>	46
■ Umsetzung der Brockenerklärung	48
■ Impressum	50



# Einleitung



Grenzverkehr an der Berliner Oberbaumbrücke nach der Grenzöffnung am 9. November 1989

Kein anderes Ereignis der jüngeren Geschichte hat jeden Zeitzeugen so nachhaltig beeinflusst wie der Fall von Mauer und Stacheldraht. Die Öffnung des Eisernen Vorhangs gehört zum Gemeinschaftserlebnis einer ganzen Generation: Unauslöschlich bleibt fast jedem die Erinnerung an den genauen Ort und an die persönliche Situation, in der sie oder er am Abend des 9. November 1989 von der Öffnung der bis dahin unüberwindlichen innerdeutschen Grenze erfahren hatte. Doch was für die Generation der unmittelbar „dabei Gewesenen“ bis an ihr Lebensende gegenwärtig sein wird, ist für künftige Generationen nur noch ein schlichtes Datum im Geschichtsbuch.

Mit der Teilung Deutschlands waren auch zahlreiche Verkehrswege unterbrochen worden. Der Lückenschluss und die schnelle Wiederherstellung der räumlichen Verbindung und Mobilität lagen im Verantwortungsbereich der Verkehrsminister von Bund und Ländern. Deshalb wollten sie anlässlich des 20. Jahrestages der Grenzöffnung

im November 2009 einen eigenständigen Beitrag wider das Vergessen leisten. Dieses Geschichtsprojekt soll zugleich zu einer europäischen Erinnerungskultur beitragen.

Auf dem Brocken, der neben Berlin wohl am deutlichsten die Zeitenwende in Deutschland und Europa symbolisiert, unterschrieben der Verkehrsminister des Bundes sowie die für das Verkehrsressort zuständige Senatorin und die Minister jener Bundesländer, die von der ehemaligen innerdeutschen Grenze getrennt waren, am 18. April 2007 mit der so genannten „Brocken-Erklärung“ eine Absichtserklärung für ein gemeinsames Geschichtsprojekt. Ziel war, dass durch einen entsprechenden Hinweis an den Straßen, die heute die ehemalige Grenze schneiden, auf die vom Süden bis zum Norden Deutschlands vielfache Wiederholung des historischen Aktes der Grenzöffnung in den Tagen und Wochen nach dem 9. November 1989 hingewiesen wird. Denn für viele Menschen fand deutsche und europäische Geschichte

direkt vor der Haustür statt. Daran sollen Bürgerinnen und Bürger erinnert werden, die heute die ehemalige innerdeutsche Grenze auf einer lückenlos durchgängigen Straße passieren. Die Gedenktafeln verzeichnen den Tag und die Uhrzeit, wann die Grenze am jeweiligen Ort das erste Mal passierbar war. Dieser konkrete Bezug zum Ort soll die heute Lebenden anregen, mit ihren Kindern und Enkeln über die Vergangenheit zu sprechen. Wenn das geschieht, wenn sich in vorbeifahrenden Autos ein Gespräch zwischen den Generationen entwickelt, hat das Projekt „wider das Vergessen“ sein Ziel erreicht.

Schon die Ermittlung des Datums der Grenzöffnung an jedem einzelnen Ort sorgte für ein bundesweit vielfaches Erinnern. Gemeinsam suchten Straßenbauverwaltungen und Kommunen nach Zeitzeugen und werteten Dokumente aus. Die Zeitangabe auf den Gedenktafeln wurde somit bereits zu einem umfangreichen Projekt innerhalb des Geschichtsprojekts.

Die vor Ihnen liegende Broschüre dokumentiert den Weg von der „Brocken-Erklärung“ über den ausgeschriebenen Gestaltungswettbewerb bis zur Aufstellung der 109 Gedenktafeln, die jeweils zum Tag der örtlichen Grenzöffnung erfolgen soll. Außerdem kommen Menschen zu Wort, die ihre sehr persönlichen Erinnerungen an die Grenzöffnung aufgeschrieben haben, manche von ihnen waren aktiv an den Vorgängen beteiligt.

Allen Autoren gilt Dank. Um die Tafeln als Teil der deutschen und europäischen Erinnerungskultur dauerhaft

zu sichern, wurde ihnen mittels einer Veröffentlichung im „Verkehrsblatt“ ein Status zugewiesen, der sie, vergleichbar mit den Hinweisen an Brücken auf den Namen des Flusses, zur festen Ausstattung der Straßen macht. Die notwendige Pflege ist im Rahmen der Straßenunterhaltung gesichert.

Natürlich blieb auch die Kostenfrage nicht unbeachtet. Dazu sagte der sachsen-anhaltische Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre im Rahmen der 2. Geschichtsmesse der Stiftung Auf-



DDR-Bürger werden am 9. November 1989 am Grenzübergang Helmstedt/Marienborn begrüßt

arbeitung: „Eine, ähnlich einem Ortschild, beiderseitig lesbare Tafel kostet einschließlich der Aufstellung rund 5.000 Euro. Um diese Zahl einordnen zu können, verweise ich auf die Vielzahl von Schildern, die wir als Bund, Länder oder Landkreise im Rahmen unserer Verkehrssicherungspflicht an Straßen finanzieren.“

*Ich bin mir mit Bundesminister Herrn Tiefensee und mit meinen Kolleginnen und Kollegen in den Ländern einig, dass wir uns die vergleichsweise geringe Zahl von Tafeln, die an das historische Ereignis der Grenzöffnung erinnern, einfach leisten wollen.“*



Nach der Veröffentlichung der neuen Reiserichtlinien herrschte schon in der Nacht zum 10.11.1989 am Grenzübergang Friedrichstraße (Checkpoint Charlie) ein reger Besucherverkehr.

# Aufstellungsorte der Erinnerungstafeln

Landkreis	Straße	Grenzort	Grenzort	Datum Grenzöffnung	Uhrzeit Grenzöffnung	Landkreis
H. Lübeck	B 104	Schlutup	Selmsdorf	09.11.1989	22:30 Uhr	Nordwest- mecklenburg
Kreis- Herzogtum Lauenburg	B 208	Mustin	Roggendorf	12.11.1989	13:00 Uhr	Ludwiglust
	B 195	Marienstedt	Zarrentin	18.11.1989	16:00 Uhr	Lüneburg (Heute)
Lüneburg	B 5	Lauenburg/Elbe	Horst	09.11.1989	24:00 Uhr	Ludwiglust
	L 221 / L 223 F	Neu Bleckede	Bleckede	26.11.1989	13:15 Uhr	Lüneburg (Heute)
Lüchow- Dannenberg	L 232 / K 61 F	Darchau	Neu Darchau	25.11.1989	12:30 Uhr	Ludwiglust
	B 191	Dannenberg	Dömitz	07.12.1989	10:00 Uhr	Prignitz
Lüchow- Dannenberg	B 493 / L 121 F	Schnackenburg	Lütkenwisch	07.09.1991	unbekannt	Prignitz
	L 258 / L 13	Pevestorf	Lenzen	02.12.1989	10:00 Uhr	Stendal
Lüchow- Dannenberg	L 256 / L 1	Kapern	Bömenzien	31.03.1990	09:30 Uhr	Stendal
	L 260 / L 5	Schmarsau	Schrampe	18.11.1989	06:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
Lüchow- Dannenberg	B 248	Lübbow	Hoyersburg	23.12.1989	06:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
	B 71	Bergen	Cheine	10.11.1989	00:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
Lüchow- Dannenberg	L 263 / L 6	Bergen	Klein Grabenstedt	19.06.1990	11:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
	L 266 / L 7	Schafwedel	Schmölaw	18.11.1989	06:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
Uelzen	L 282 / L 8	Wittingen	Waddekath	17.02.1990	09:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
	K 21 / K 1118	Zasenbeck	Hanum	06.01.1990	09:30 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
Gifhorn	K 23 / K 1119	Radenbeck	Gladdenstadt	02.02.1990	15:40 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
	B 248	Brome	Mellin	18.11.1989	06:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
Gifhorn	L 287 / K 1122	Brome	Steimke	11.02.1990	10:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
	K 27 / L 23	Zicherie	Böckwitz	18.11.1989	06:00 Uhr	Altmarkkreis Salzwedel
Helmstedt	L 24	Grafhorst	Breitenrode	23.12.1989	06:00 Uhr	Börde
	B 188	Wahrstedt	Oebisfelde	26.11.1989	06:00 Uhr	Börde
Helmstedt	K 41 / K 1130	Bahrdorf	Gehrendorf	24.02.1990	10:00 Uhr	Börde
	K 44 / K 1134	Saalsdorf	Lockstedt	11.02.1990	18:00 Uhr	Börde
Helmstedt	L 647 / L 42	Mackendorf	Döhren	13.04.1990	09:00 Uhr	Börde
	L 651 / L 43	Grasleben	Weferlingen	18.11.1989	06:00 Uhr	Börde
Helmstedt	L 642 / L 20	Bad Helmstedt	Beendorf	23.12.1989	10:00 Uhr	Börde
	B 1	Helmstedt	Morsleben	18.11.1989	08:30 Uhr	Börde
Helmstedt	B 245 A	Helmstedt	Harbke	22.12.1989	12:00 Uhr	Börde
	B 245 A	Hohnsleben	Harbke	1989	unbekannt	Börde
Helmstedt	B 245 A	Büddenstedt	Barneberg	12.04.1990	16:00 Uhr	Börde
	K 22 / K 1370	Offleben	Barneberg	31.12.1989	10:00 Uhr	Börde
Helmstedt	L 652 / L 104	Schöningen	Hötensleben	19.11.1989	07:50 Uhr	Börde
	L 624 / L 77	Söllingen	Ohrsleben	14.04.1990	10:00 Uhr	Börde
Helmstedt	B 244	Jerxheim	Dedeleben	08.12.1989	12:00 Uhr	Börde
	B 79	Matierzoll	Hessen	12.11.1989	07:58 Uhr	Börde
Wolfen- büttel	L 500 / L 91	Hornburg	Osterode	08.04.1990	14:00 Uhr	Harz
	K 91 / K 1342	Hornburg	Rhoden	10.02.1990	12:00 Uhr	Harz
Wolfen- büttel	K 620 / L 87	Hornburg	Hoppenstedt	18.11.1989	06:00 Uhr	Harz
	K 36 / K 1340	Hornburg	Bühne/Riembeck	1989	unbekannt	Harz
Wolfen- büttel	K 35 / K 1341	Hornburg	Göddeckenrode	03.03.1990	11:00 Uhr	Harz
	L 511 / L 90	Isingerode	Göddeckenrode	03.03.1990	11:00 Uhr	Harz
Goslar	L 511 / L 90	Wiedelah	Wülperode	10.02.1990	10:00 Uhr	Harz
	L 510 / L 89	Wennerode	Lüttgenrode	20.12.1989	14:00 Uhr	Harz
Goslar	K 27 / K 1336	Lochtum	Abbenrode	27.01.1990	08:00 Uhr	Harz
	L 501 / L 85	Bad Harzburg	Stapelburg	11.11.1989	16:00 Uhr	Harz
Goslar	B 27	Braunlage	Elend	12.11.1989	14:30 Uhr	Harz
	B 242	Braunlage	Sorge	12.12.1989	11:30 Uhr	Harz
Goslar	L 97	Hohegeiß	Benneckenstein	18.11.1989	06:00 Uhr	Harz
	B 4	Hohegeiß	Rothsütte	12.11.1989	14:00 Uhr	Harz
Osterode	L 602 / L 1037	Zorge	Ellrich	12.11.1989	07:30 Uhr	Nordhausen
	L 601 / L 1014	Walkenried	Ellrich	23.12.1989	14:00 Uhr	Nordhausen
Osterode	L 604 / L 1014	Tettenborn	Mackenrode	18.03.1990	11:00 Uhr	Nordhausen
	B 243	Osterhagen/Nüxei	Mackenrode	12.11.1989	19:30 Uhr	Eichsfeld
Osterode	L 531 / L 1013	Bartolfelde	Bockelnhagen	10.12.1989	08:00 Uhr	Eichsfeld
	L 531 / L 1012	Brochthausen	Zwinge	17.12.1989	08:00 Uhr	Eichsfeld
Göttingen	L 540 / L 1011	Duderstadt	Ecklingerode	18.11.1989	06:00 Uhr	Eichsfeld
	B 247	Gerblingerode	Teistungen	10.11.1989	00:35 Uhr	Eichsfeld
Göttingen	L 568 / L 1005	Bremke	Hohes Kreuz	10.12.1989	10:15 Uhr	Eichsfeld
	L 566 / L 1001	Reckershausen	Kirchgandern	18.11.1989	06:00 Uhr	Eichsfeld

Landkreis	Straße	Grenzort	Grenzort	Datum Grenzöffnung	Uhrzeit Grenzöffnung	Landkreis
Werra- Meißner- Kreis	B 80	Neu-Eichenberg	Hohengandern	12.11.1989	12:25 Uhr	Eichsfeld
	L 3466 / L 1003	Bad Sooden-Allendorf	Wahlhausen	18.11.1989	06:00 Uhr	Eichsfeld
	L 3467 / L 1007	Frieda	Großtöpfer	18.11.1989	06:00 Uhr	Eichsfeld
	B 249	Wanfried	Katharinenberg	12.11.1989	11:30 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3244 / L 1019	Heldra	Wendehausen	11.03.1990	13:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	B 250	Abzweig Heldra	Treffurt	18.11.1989	06:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	K 6 / L 2110	Heldra	Großburschla	13.11.1989	16:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	B 7	Rittmanshausen	Iftha	18.11.1989	06:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3251 / L 1017	Herleshausen	Wartha (Bhf.)	10.04.1990	11:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3251 / K 17	Herleshausen	Wartha (Ort)	24.03.1990	09:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
Hersfeld- Rotenburg	L 3251 / L 1021	Wommen	Neustädt	23.12.1989	08:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3251 / L 1021	Obersuhl	Untersuhl	09.12.1989	16:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3251 B / L 2117	Hönebach	Großensee	02.02.1990	15:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3251 B / Gemeindestr.	Kleinensee	Großensee	16.12.1989	10:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3172 / L 1023	Leimbach	Dippach	25.11.1989	08:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 2604 / L 2604	Kaliwerk Hattorf	Unterbreizbach	19.12.1989	15:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	B 84	Rasdorf	Buttlar	18.11.1989	06:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3170 / L 1026	Rasdorf	Geisa	22.12.1989	11:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	B 278	Tann/Günthers	Motzlar	08.12.1989	14:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3175 / L 1122	Tann/Theobaldshof	Andenhausen	22.12.1989	11:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
Fulda	L 3174 / L 1124	Tann/Dippach	Unterweid	23.12.1989	09:00 Uhr	Unstrut- Hainich-Kreis
	L 3176 / L 1125	Hilders	Frankenheim	06.01.1990	17:00 Uhr	Schmalkalden- Meiningen
	L 163 / L 1123	Seiferts	Birx	10.12.1989	14:00 Uhr	Schmalkalden- Meiningen
	B 285	Mellrichstadt	Melpers	24.11.1989	06:00 Uhr	Schmalkalden- Meiningen
	ST 2445 / L 3019	Mellrichstadt	Henneberg	10.11.1989	03:40 Uhr	Schmalkalden- Meiningen
	ST 2283 / L 1131	Trappstadt	Eicha	02.12.1989	13:30 Uhr	Schmalkalden- Meiningen
	ST 2284 / L 1134	Allerthausen	Hellingen	02.12.1989	14:00 Uhr	Hildburg- hausen
	ST 2205 / L 1153	Bad Rodach	Adelhausen	18.11.1989	07:00 Uhr	Hildburg- hausen
	Kr.CO 27 / K 121	Coburg	Eisfeld	10.11.1989	04:00 Uhr	Hildburg- hausen
	ST 2202 / L 3151	Rödental	Heubisch	25.11.1989	18:00 Uhr	Sonneberg
Coburg	Gebrannte Brücke	Neustadt b. Coburg	Sonneberg	12.11.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	B 89	Haßlach b. Kronach	Neuhaus-Schierschnitz	24.11.1989	12:21 Uhr	Sonneberg
	ST 2201 / L 2661	Pressig	Heinersdorf	19.11.1989	15:08 Uhr	Sonneberg
	B 85	Ludwigstadt	Probstzella	12.11.1989	12:16 Uhr	Sonneberg
	ST 2207 / L 1095	Neuhalben	Rodacherbrunn	18.11.1989	06:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2196 / L 1093	Lichtenberg	Blankenstein	02.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2198 / L 1092	Untertiefengrün	Hischberg	30.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	B 2	Töpen	Juchhöh	21.12.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
	B 173	Ullitz	Wiedersberg	12.11.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2453 / S 309	Nentschau	Possek	21.11.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
Kronach	B 89	Haßlach b. Kronach	Neuhaus-Schierschnitz	24.11.1989	12:21 Uhr	Sonneberg
	ST 2201 / L 2661	Pressig	Heinersdorf	19.11.1989	15:08 Uhr	Sonneberg
	B 85	Ludwigstadt	Probstzella	12.11.1989	12:16 Uhr	Sonneberg
	ST 2207 / L 1095	Neuhalben	Rodacherbrunn	18.11.1989	06:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2196 / L 1093	Lichtenberg	Blankenstein	02.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2198 / L 1092	Untertiefengrün	Hischberg	30.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	B 2	Töpen	Juchhöh	21.12.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
	B 173	Ullitz	Wiedersberg	12.11.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2453 / S 309	Nentschau	Possek	21.11.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	Hof	B 89	Haßlach b. Kronach	Neuhaus-Schierschnitz	24.11.1989	12:21 Uhr
ST 2201 / L 2661		Pressig	Heinersdorf	19.11.1989	15:08 Uhr	Sonneberg
B 85		Ludwigstadt	Probstzella	12.11.1989	12:16 Uhr	Sonneberg
ST 2207 / L 1095		Neuhalben	Rodacherbrunn	18.11.1989	06:00 Uhr	Sonneberg
ST 2196 / L 1093		Lichtenberg	Blankenstein	02.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
ST 2198 / L 1092		Untertiefengrün	Hischberg	30.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
B 2		Töpen	Juchhöh	21.12.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
B 173		Ullitz	Wiedersberg	12.11.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
ST 2453 / S 309		Nentschau	Possek	21.11.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
Rhön- Grabfeld		B 89	Haßlach b. Kronach	Neuhaus-Schierschnitz	24.11.1989	12:21 Uhr
	ST 2201 / L 2661	Pressig	Heinersdorf	19.11.1989	15:08 Uhr	Sonneberg
	B 85	Ludwigstadt	Probstzella	12.11.1989	12:16 Uhr	Sonneberg
	ST 2207 / L 1095	Neuhalben	Rodacherbrunn	18.11.1989	06:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2196 / L 1093	Lichtenberg	Blankenstein	02.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2198 / L 1092	Untertiefengrün	Hischberg	30.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	B 2	Töpen	Juchhöh	21.12.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
	B 173	Ullitz	Wiedersberg	12.11.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2453 / S 309	Nentschau	Possek	21.11.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	Haßberge	B 89	Haßlach b. Kronach	Neuhaus-Schierschnitz	24.11.1989	12:21 Uhr
ST 2201 / L 2661		Pressig	Heinersdorf	19.11.1989	15:08 Uhr	Sonneberg
B 85		Ludwigstadt	Probstzella	12.11.1989	12:16 Uhr	Sonneberg
ST 2207 / L 1095		Neuhalben	Rodacherbrunn	18.11.1989	06:00 Uhr	Sonneberg
ST 2196 / L 1093		Lichtenberg	Blankenstein	02.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
ST 2198 / L 1092		Untertiefengrün	Hischberg	30.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
B 2		Töpen	Juchhöh	21.12.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
B 173		Ullitz	Wiedersberg	12.11.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
ST 2453 / S 309		Nentschau	Possek	21.11.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
Coburg		B 89	Haßlach b. Kronach	Neuhaus-Schierschnitz	24.11.1989	12:21 Uhr
	ST 2201 / L 2661	Pressig	Heinersdorf	19.11.1989	15:08 Uhr	Sonneberg
	B 85	Ludwigstadt	Probstzella	12.11.1989	12:16 Uhr	Sonneberg
	ST 2207 / L 1095	Neuhalben	Rodacherbrunn	18.11.1989	06:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2196 / L 1093	Lichtenberg	Blankenstein	02.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2198 / L 1092	Untertiefengrün	Hischberg	30.12.1989	08:00 Uhr	Sonneberg
	B 2	Töpen	Juchhöh	21.12.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
	B 173	Ullitz	Wiedersberg	12.11.1989	10:00 Uhr	Sonneberg
	ST 2453 / S 309	Nentschau	Possek	21.11.1989	08:00 Uhr	Sonneberg

## Berlin

Stadtbezirk	Straße	Ortsteil	Grenzort	Datum Grenzöffnung	Uhrzeit Grenzöffnung	Landkreis
Reinickendorf	B 96	Frohnau	Hohen Neuendorf	17.02.1990	10:00 Uhr	Oberhavel
Spandau	L 172	Heiligensee	Henningsdorf	13.01.1990	09:45 Uhr	Oberhavel
	L 201	Spandau	Falkensee	13.11.1989	18:00 Uhr	Havelland
Spandau	B 5	Staaken	Dallgow-Döberitz	10.11.1989	00:32 Uhr	Havelland
	B 2	Gatow	Groß Glienicke	24.12.1989	08:00 Uhr	Havelland
Steglitz- Zehlendorf	B 1	Wannsee	Landeshauptstadt Potsdam	09.11.1989	20:00 Uhr	Landeshauptstadt Potsdam
Steglitz- Zehlendorf	L 77	Zehlendorf	Kleinmachnow	11.12.1989	10:00 Uhr	Potsdam-Mittelmark
	B 101	Marienfelde	Großbeeren	30.06.1990	10:00 Uhr	Potsdam-Mittelmark
Tempelhof- Schöneberg	B 101	Marienfelde	Großbeeren	30.06.1990	10:00 Uhr	Teltow- Fläming

	Schleswig-Holstein		Thüringen		B	- Bundesstraßen
	Mecklenburg-Vorpommern		Hessen		L	- Landesstraßen
	Brandenburg		Bayern		ST / S	- Staatsstraßen
	Niedersachsen		S			



# Brocken-Erklärung

Vereinbarung der Verkehrsministerkonferenz zu einem Geschichtsprojekt anlässlich des 20. Jahrestages der Öffnung der innerdeutschen Grenze.

Presseerklärung des Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz, Dr. Karl-Heinz Daehre

... erklären anlässlich der Frühjahrstagung der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18. und 19. April 2007 in Wernigerode und ihres in diesem Rahmen stattgefundenen Besuchs auf dem Brocken den gemeinsamen Willen, anlässlich des 20. Jahrestages der Öffnung der innerdeutschen Grenze und des Falls des Eisernen Vorhangs zwischen den Staaten Europas im November 2009 einen eigenständigen Beitrag wider das Vergessen zu leisten.

Als Verkehrsminister, in deren Verantwortungsbereich nach 1989 die schnelle Wiederherstellung der Mobilität im vereinten Deutschland gelegen hat, fühlen wir uns gegenüber den nachwachsenden Generationen der Erinnerung besonders verpflichtet.

Gemeinsam verfolgen wir das Ziel, an allen wichtigen Straßenverbindungen, die die ehemalige Grenze schneiden, die heutige und kommende Generationen nicht nur an das historische Ereignis der Öffnung der Grenzen sondern auch daran zu erinnern, dass so das Zusammenwachsen Europas ermöglicht wurde. Den Besuch auf dem Brocken, der neben Berlin die Zeitenwende in Deutschland und Europa wie kaum ein anderer Ort symbolisiert, nehmen wir zum Anlass, einen Wettbewerb auszuloben.

Durch Gestaltung des Straßenraums, den einheitlichen Hinweis: „Hier waren Deutschland und Europa bis zum (Datum, Uhrzeit) getrennt“ und die Abbildung der Europaflagge als Symbol der europäischen Einheit soll eine dauerhafte Möglichkeit geschaffen werden, deutscher und europäischer Geschichte im Alltag zu begegnen.

Der Bundesverkehrsminister wird seine europäischen Amtskollegen über die Initiative zur europäischen Erinnerungskultur informieren.

Schierke / Brocken, den 18. April 2007

 Wolfgang Tiefensee Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	 Dr. Günther Beckstein Bayerischer Staatsminister des Innern
 Ingeborg Junge-Reyer Senatorin für Stadtentwicklung des Landes Berlin	 Dr. Alois Rhiel Hessischer Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
 Reinhold Dellmann Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg	 Walter Pirche Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
 Dr. Otto Ebnet Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern	 Dr. Karl-Heinz Daehre Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
 Thomas Jurk Sächsische Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit	 Andreas Trautvetter Staatsminister für Bau und Verkehr des Freistaates Thüringen
 Dietrich Austermann Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	



Mitglieder der Verkehrsministerkonferenz bei ihrer Frühjahrstagung 2007 in Wernigerode nach der Unterschrift auf dem Brocken



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee unterzeichnet die Gemeinsame Absichtserklärung



## Gestaltungswettbewerb

Personen mit unterschiedlichen Bezügen zur innerdeutschen Grenze wurden in die Bewertung der Beiträge einbezogen.

### Jury

**Vorsitzender:**  
**Minister Dr. Karl-Heinz Daehre** (VMK-Vorsitzender)  
 Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**  
 Vertreten durch: Dipl.-Ing. Marco Schmidt  
 Bundesanstalt für Straßenwesen

**Ulrich Stockmann, MdEP**  
 Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments

**Prof. Dipl.-Ing. Ralf Niebergall**  
 Architektenkammer Sachsen-Anhalt  
 Präsident

**Prof. Nicolaus Ott**  
 Kunsthochschule Kassel - FB Grafik und Design

### Beirat

**Berlin** **Monica Geyler-von Bernus**  
 Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V. Berlin  
 Vorstandsmitglied

**Berlin** **Andreas H. Apelt**  
 Deutsche Gesellschaft e.V. Berlin  
 Bevollmächtigter des Vorstandes

**Sachsen-Anhalt** **Achim Walther**  
 Grenzdenkmalverein Hötensleben e.V.

**Bayern** **Dr. Liana Geidezis**  
 Projektbüro Grünes Band, Nürnberg  
 Bundesprojekt „Grünes Band Deutschland“

**Niedersachsen** **Dr. Maren Ullrich**  
 Schriftstellerin

**Berlin** **Dr. Anna Kaminsky**  
 Bundesstiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur  
 Geschäftsführerin

**Thüringen/Hessen** **Berthold Dücker**  
 Journalist / Vorsitzender des  
 Fördervereins Point Alpha (Rhön)

**Mecklenburg-Vorpommern** **Prof. Dr. Matthias Pfüller**  
 Politische Memoriale Mecklenburg-Vorpommern  
 Vorsitzender

**Schleswig-Holstein** **Peter Matera**  
 Bundespolizeiakademie Lübeck

**Brandenburg/Berlin** **Michael Cramer, MdEP**  
 Initiator Berliner Mauerweg und Autor  
 „Deutsch-deutscher (Grenz-) Radweg“

Aus den beteiligten Bundesländern reichten 12 Agenturen Beiträge ein.

### Schriftgrößen und Grenzfragen

Bei der Auswertung des Gestaltungswettbewerbes ging es nicht allein darum, auf der Grundlage von Geschmacksfragen den Sieger zu ermitteln. An zwei Fragen entzündete sich in Beirat und Jury eine vertiefte Diskussion.

Wie lang darf ein Text sein, um ihn von Vorbeifahrenden ohne Konzentrationsverlust für den Straßenverkehr erfassen zu können?

Wo muss auf der Erinnerungstafel die durch Europa gehende Grenzlinie im Bereich des ehemaligen Jugoslawiens gezogen werden?

Beim Text konnten sich einige Beiratsmitglieder vorstellen, die Bezeichnung des Monats der Grenzöffnung, z.B. „November“, im Interesse der Kürzung des Schriftzuges durch die Zahlenangabe „11“ zu ersetzen. Letztlich setzte sich aber durch, dass eine Verwendung der Zahlenangabe nicht der umgangssprachlichen Bezeichnung der Ereignisse wie „Herbst 89“, „Wende-Herbst“, „Grenzöffnung am 9. November“ usw. entsprechen würde. Die Gedenktafeln würden durch einen „technokratischen Klang“ einer Bezeichnung wie „9.11.1989“ aus dem emotionalen Zusammenhang gerissen. Zudem würde ohnehin mit den Angaben von Tag, Jahr und Uhrzeit eine Fülle von Zahlen verwandt.

Schwieriger war die Frage, wie im Siegerentwurf des Wettbewerbs die Grenzlinien im Bereich des ehemaligen Jugoslawiens politisch korrekt verlaufen. Der Vorsitzende der Jury, Minister Dr. Karl-

Heinz Daehre aus Sachsen-Anhalt, bat die Beiratsmitglieder Prof. Dr. Matthias Pfüller aus Mecklenburg-Vorpommern und den Europaabgeordneten Michael Cramer, der Jury einen Vorschlag zu unterbreiten. Diesem Vorschlag schlossen sich im Umlaufverfahren die Jurymitglieder letztlich an.

In dem Vorschlag hieß es:

*„Die für die Grenze im Sieger-Entwurf gewählte Laufvariante entspricht der Grenze der Warschauer-Pakt-Staaten. Daraus ist nicht abzuleiten, dass die übrigen Länder frei waren. Das betrifft Albanien und Jugoslawien. Auch Spanien und Portugal wurden noch Jahrzehnte nach dem 2. Weltkrieg von faschistischen Diktaturen beherrscht, die man wie zeitweise auch Griechenland nicht zum „freien“ Westen zählen darf, obwohl sie antikommunistisch ausgerichtet waren. Das kommunistische Albanien war maoistisch orientiert und hielt den „Sozial-Imperialismus“ der Sowjetunion für noch gefährlicher als die kapitalistischen Staaten. Jugoslawien erfordert eine differenzierte Betrachtung. Nach dem risikoreichen Bruch Titos mit Stalin war das Land zwar weiterhin kommunistisch ausgerichtet, zählte sich selbst aber zu den blockfreien Staaten und ermöglichte seinen Bürgerinnen und Bürgern die Aus- und Einreise. Damit unterschied es sich von den Staaten, wie der DDR, die ihren Bürgerinnen und Bürgern die Reise- und Bewegungsfreiheit durch Mauer und Stacheldraht verwehrten. Da sich das Geschichtsprojekt „Brocken-Erklärung“ darauf richtet, an die Öffnung einer bis dahin undurchlässigen Grenze zu erinnern, ist die Laufvariante vorgegeben.“*



Gemeinsame Jury- und Beiratssitzung am 27. März 2008 im Magdeburger Landtag

# 1. Preisträger

Büro für Gestaltung Wangler & Abele, München

Der Wettbewerbssieger stellt die europäische Dimension und Bedeutung des innerdeutschen Grenzfalls heraus. Durch Öffnung des Eisernen Vorhangs wurde auch die Teilung Europas in zwei Staatensysteme beendet. Dieser Gedanke wird durch die grafische Verwendung eines Kartenausschnitts von Europa mit eingetragener Grenzlinie zwischen den „Systemen“ erreicht. Damit setzt das Büro Wangler & Abele die besondere Botschaft der Brocken- Erklärung um, dass die aufgestellten

Hinweistafeln das Zusammenwachsen Europas symbolisieren sollen, das mit dem Fall von Grenze und Mauer in Deutschland eingeleitet wurde. Die Darstellung des ehemaligen Grenzverlaufs bewahrt die Erinnerung an eine stark befestigte „unüberwindbare“ Grenzlinie, die im heutigen Straßen- und Landschaftsbild zum großen Teil nicht mehr erkennbar ist und bei kommenden Generationen in Vergessenheit zu geraten droht. Der gewählte Verlauf der markierten Grenzlinie durch Europa entspricht der Staatengrenze des Warschauer Pakts. Die farbliche Ausführung der Tafeln erfolgt in braun auf weißem Grund. Damit orientiert sich das Erscheinungsbild an den bekannten touristischen Unterrichtungstafeln und erleichtert die Wahrnehmung „im Vorbeifahren“. Auf der Fahrbahn und auf vorhandenen Geh- oder Radwegen erfolgt in Höhe des aufgestellten Schilds eine Fahrbahnmarkierung.



# 2. Preisträger

blotto design, Berlin

Die Idee besticht durch ihre Schlichtheit. Eine große Tafel ist in der Mitte halbiert, symbolisch für die Grenzteilung. Auf dem weißen Hintergrund steht in schwarzer Schrift der vorgegebene Text: „Hier waren Deutschland und Europa bis zum (Datum und Uhrzeit) getrennt.“ Darunter die europäische Fahne, ebenfalls in der Mitte geteilt.

Damit wurde bewusst auf eine Kombination des Bildmotivs mit den textlichen Vorgaben verzichtet und eine zunächst rein typografische Lösung angestrebt.

Erst auf den zweiten Blick zeigt die Erinnerungstafel „Zweideutigkeit“, indem die Halbierung des Schildes als Symbol der politischen Teilung und Wiedervereinigung erkannt wird.

Die grafische Nahtstelle erfasst die Dialektik der künstlerischen Aussage: Schließen und Zusammenfügen, Trennen und Öffnen. Die Spuren der historischen Intervention werden nicht kaschiert.



### 3. Preisträger (1. von 2 Preisträgern)

M. Scholz & Partner Werbeagentur GmbH, Magdeburg

Die Entwürfe zeigen eine ungewöhnliche Idee. Abweichend von der bekannten touristischen Tafelform im Straßenbild, werden sie durch eine auffällige Darstellungsform zum Blickfang:

Die Hinweistafeln beidseits der Straße erinnern an eine aufgebrochene „Mauer“ und sind damit bereits von weitem auf den ersten Blick erkennbar und emotional erlebbar. Sie verwirren und schaffen Neugier. Bei der Umsetzung der Textvorgabe auf

der Mauer-Tafel am in Fahrtrichtung rechten Straßenrand wird der Zeitpunkt der Grenzöffnung hervorgehoben.

Als optische Verbindung zwischen den beiden Mauer-Tafeln links und rechts der Straße markiert eine weiße Trennlinie auf dem Straßenbelag den ehemaligen Grenzverlauf.

Wie im Entwurf dargestellt, wird über die weiße Trennlinie, quer über die ganze Fahrbahn, eine optische Verbindung zu dem Maueraufbruch geschaffen. Diese Trennlinie, ausgeführt und aufgeflammt aus Heizplastik, unterstützt die beabsichtigte Begegnung deutscher und europäischer Geschichte für den fließenden Verkehr unüberhörbar akustisch.



### 3. Preisträger (2. von 2 Preisträgern)

Designwerk GmbH, Augsburg

Die Tafel richtet das Augenmerk des Betrachters auf die jeweilige besondere topografische Situation – sie verweist auf den Ort und darauf, dass die Teilung kultivierte Lebensräume zerstört und abgekoppelt hat.

Einerseits verkörpert die Tafel unmittelbar und sinnfällig die Lücke, den Verlust, die Abtrennung eines Teils von Deutschland und von Europa – andererseits gibt sie den Blick wieder frei auf einen ehemals abgeschirmten Ort, eine verbotene Zone.

Die grafische und formale Lösung berücksichtigt, dass den Vorbeifahrenden nur wenige Sekunden bleiben, um Text und Bild zu erfassen.

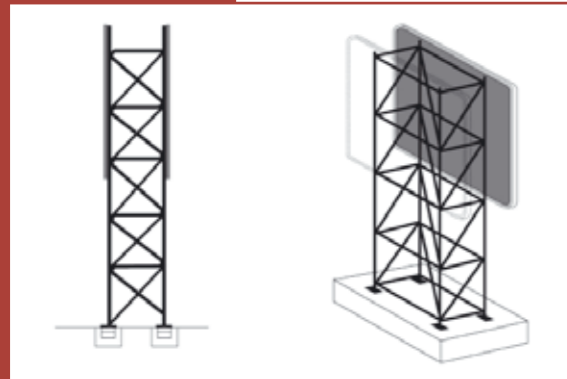
Der im Verlauf einer Strecke sich wiederholende Text steht immer wieder neben einem neuen Motiv – einem Motiv, das den Moment der Bewegung, den örtlichen und jahreszeitlichen Wechsel aufgreift.

An Stelle einer ausschließlich belehrenden Unterrichtstafel steht ein auf sich aufmerksam machendes Objekt.

Die Freundlichkeit und Frische der Farbkombination weist auf die Überwindung der Teilung hin und auf die Hoffnung, die mit der Europäischen Union verbunden wird.



## Für die Teilnahme am Wettbewerb wird weiteren Agenturen gedankt:



### eckedesign, Berlin

Die Entwürfe verwenden in der Bildsprache drei symbolische Elemente: den Horizont, eine Straße und Stacheldraht. Die vom Stacheldraht symbolisierte Grenze wurde durchbrochen, die Straße ist wieder frei und weist wie ein Pfeil

in Richtung Zukunft. Am Horizont stehen die Sterne der Europäischen Union. Damit vereinen die Entwürfe den historischen Moment der Grenzöffnung mit seiner Tragweite für Gegenwart und Zukunft sowie den Weg zu einem geeinten Europa.



### Ingenieurbüro für Straßenverkehrstechnik und -organisation, Frankfurt/Oder

Der Schildhintergrund stellt die deutsche Fahne neben die europäische Flagge, der fließende Übergang fügt die Bildteilung wieder zusammen. Auf Symbolik wird weitgehend verzichtet, stattdessen erscheint vor

der deutschen Fahne die Deutschlandkarte mit ihrer über 40jährigen Grenze zwischen DDR und BRD. Mit einem Pfeil wird auf ihr der jeweilige Grenzübergangsort markiert und nummeriert. Diese Reduzierung ermöglicht auf dem unruhigen farbigen Hintergrund eine schnelle Erfassbarkeit der Botschaft.



### PLATTFORM Werbeagentur GbR, Salzwedel

Die Wettbewerbsentwürfe ziehen es vor, die Einheit hervorzuheben. Die Nationalfarben stehen für Freiheit. Beide Gestaltungen bilden ein Statement, das sich mit der jüngsten deutschen Geschichte auseinandersetzt, statt die

Erinnerung in neutraler und standardisierter Unverfänglichkeit verlaufen zu lassen. Das stilisierte Fahnenelement des Entwurfes A läßt verschiedene Interpretationen zu. Im Entwurf B trägt eine Taube als Symbol für den Frieden statt eines Ölzweiges Bänder in den Farben Deutschlands nach Europa.



### Hinz & Kunst Graphische Werkstatt und Verlag GmbH, Braunschweig

Der Entwurf basiert auf Elementen der Mauer, des Logos der EU und eines Umrisses vom vereinten Deutschland. Ergänzt werden die graphischen Elemente durch das Textelement. Die geöffnete Mauer, in deren Durchbruch

sich Europa und Deutschland zeigen, symbolisiert die Vereinigung des Landes und die Offenheit der Grenzen innerhalb des Kontinentes. Im Text wird statt der Ausdrucksform »getrennt« oder »geteilt« die positive Sichtweise »vereint« gewählt. Eine Prüfung der plakativen Fernwirkung und Lesbarkeit zeigt sich im linken Bild.



### KONO, Hannover

Die innerdeutsche Grenze trennte (Familien, Orte, Länder, Welten) unnatürlich, denn sie veränderte gleichzeitig nachhaltig die Natur. Ab 1989 gewinnt sie Stück für Stück zurück: Aus den Grenzstreifen sind Biotope entstanden. Gras wächst darüber! Der Entwurf thematisiert die Sichtbarkeit

des Erinnerens. Wer die Perspektive wechselt, bemerkt: Aus der Vogelperspektive wird die Grenze unsichtbar; das Grasdach des Grenzmals taucht in die Umgebung ab, zwei Gleiche wachsen zusammen. Die Schiefernschichten stehen für die unvergessenen Grenzopfer, die Torform bezeugt Grenzhäuschen, die zu Brücken werden.



### 2D-Grafik-Design, Erdeborn

Der Entwurf unterscheidet sich von den anderen durch Wahl eines Piktogramms als schnell erkennbares Logo. Es symbolisiert den Moment des ersten Zusammentreffens von zwei (jubelnden) Menschen aus Ost und West zum Zeitpunkt der Grenzöffnung – die symbolische Wiedervereinigung von zwei

Deutschen. Beide Figuren stehen vor einem schwarzen Quadrat und sind in den Farben Rot und Gelb auch farblich verbunden. Die graue Bogenfläche zwischen den Figuren symbolisiert sowohl die Grenze als auch die überwundene Trennung. Für die Hintergrundfläche wird ein Blau verwendet mit gelben Sternen – als Assoziation für die EU.



### agentur frische ideen, Magdeburg

Nur ca. 3 Sekunden hat ein Autofahrer, um ein Plakat zu erfassen. Die große und klare Typografie sowie ihre farbliche Gliederung in zwei Inhaltsebenen beschleunigen die Erfassbarkeit der dargestellten Inhalte. Diese gut les-

bare Typografie ermöglicht ein schnelleres Querlesen. Das Hintergrundmotiv erschließt sich erst bei genauerem Hinsehen. Es soll nicht der schnellen Erfassung der Inhalte dienen, sondern soll an das Gefühl eines getrennten Europas erinnern – ein Gefühl von Trostlosigkeit und Einschränkung.



### Theo Tiepner GmbH, Oelsnitz

Im Entwurf haben wir die deutschen Staaten dargestellt, wobei auf dem Gebiet der DDR das Emblem in der Flagge aufgebracht wurde. Der Aufstellungsort wurde auf der Grenze mit einem schwarzen Punkt, in Norddeutschland mit einem weißen Punkt dargestellt. Der Grenzturn hat die Form der damaligen Türme in Sachsen. Der

Stacheldrahtzaun wird bei beiden Schildern der damaligen Sichtweise angepasst – von den alten Bundesländern kommend durchgehend – von den neuen Bundesländern kommend vom Turm verdeckt. Die Teilung Europas wird mit dem Stacheldraht auf der Flagge deutlich, wobei die Teilung, in die zwei Sterne gelegt, nochmals eine Art „innere Teilung“ darstellt.



# Als Freiheit Wirklichkeit wurde

von Wolfgang Tiefensee, Berlin

1989: Entwicklungsingenieur im Fachbereich Elektroenergieanlagen der Technischen Hochschule Leipzig und Diplom-Ingenieur für Elektrotechnik

2009: Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Beauftragter der Bundesregierung für die neuen Bundesländer



Am 9. November 1989 liegen sich am Grenzübergang Invalidenstraße Berliner aus Ost und West in den Armen

Die friedliche Revolution im Herbst 1989 fand für mich – wie für so viele Menschen – nach Feierabend statt. Ich habe zu jener Zeit als Entwicklungsingenieur an der Technischen Hochschule Leipzig gearbeitet. Am Abend des 9. November nahm ich an einer Versammlung des Verbandes für Bildung und Erziehung teil, den wir neu gegründet hatten. Er war einer der für die Umbruchphase so typischen Orte des demokratischen Engagements, an denen man sich endlich „in die eigenen Angelegenheiten“ einmischen konnte. Hier tauschte man sich mit Freunden bis tief in die Nacht über die aktuellen Geschehnisse aus. Auch am 9. November war es wieder einmal spät geworden. Als ich nach Hause kam, hatte meine Frau die Kinder schon ins Bett gebracht. Wir setzten uns gemütlich vor den Fernseher. Dann sahen wir die Bilder von den geöffneten Grenzübergängen in Berlin und trauten unseren Augen nicht. Zunächst wirkte es auf uns

wie ein taktischer Schritt des alten Systems, der wahrscheinlich schon bald wieder zurückgenommen werden würde. Doch dann kam die Hoffnung, dass es vielleicht doch eine Stufe auf einer Treppe sein würde, hin zu dem, was wir uns so sehr gewünscht haben: Bürgerliche Freiheiten. Reisen zu dürfen, reden zu dürfen wie man will, lesen zu dürfen was man will, politische Alternativen zu haben, ideologiefreie Erziehung für die Kinder, die freie Entscheidung für einen Bildungsweg. Das alles waren unglaublich starke Sehnsüchte. Mit den Ereignissen am 9. November verbunden wir die große Hoffnung, dass aus Wünschen Wirklichkeit werden könnte. Darauf haben wir trotz der späten Stunde noch angestoßen. Nach dem 9. November brach zunächst einmal eine Menge Arbeit über mich herein. Die politische Tätigkeit am Runden Tisch Leipzig, die Berufung als Stadtrat, die kurzzeitige Tätigkeit als Stadtverordneter – all das nahm mich so sehr in Beschlag,



DDR Briefmarke vom 28. Februar 1990



St. Nikolaikirche in Leipzig während des Friedensgebetes im Oktober 1989

dass es rund ein Jahr dauerte, bis ich die neu gewonnene Reisefreiheit nutzen konnte. So sollte mich erst eine Dienstreise im Herbst 1990 nach Westdeutschland führen. Das erste Mal war ich bereits 1987 in den Westen gereist, zum Geburtstag meiner Großmutter nach Bamberg. Leider durften damals meine Frau und meine Kinder nicht mit mir kommen. Für mich war das Reisevisum wie die Fahrkarte in eine andere Welt. Alles sah neu und sauber aus. Das Antlitz der Städte und die wunderbaren

wurde. Ein Traum, der so stark war, dass er die Mauer samt ihrem ideologischen Fundament zum Einsturz brachte. Er hat uns zu Akteuren und Zeitzeugen eines Aktes der Befreiung, der Emanzipation und des Aufbruchs gemacht, der nicht nur durch die DDR, sondern durch den ganzen Ostblock ging. Die Erinnerung an den Herbst 1989, als die Menschen die Freiheit erkämpften, ist eine große bleibende Motivation, unsere Demokratie zu schützen und zu gestalten.



Die Mauer hat sich geöffnet

Landschaften haben mich angesichts der dem Verfall preisgegebenen Städte und Infrastrukturen bei uns in der DDR sehr beeindruckt. Dass wir diese dann nach dem Mauerfall retten und in neuer Attraktivität wieder erstehen lassen konnten, erfüllt mich bis heute mit großer Freude. Für mich persönlich ist der 9. November 1989 ein Glücksfall in der Geschichte und der Tag, an dem der Traum von der Freiheit Wirklichkeit



Blick über den Dächern des Neuen Leipziger Rathauses





# Wir waren ein Volk geliebt

von Dr. Karl-Heinz Daehre, Sachsen-Anhalt

1989:  
Laborleiter am Institut für Lacke und  
Farben der TH Magdeburg

2009:  
Minister für Landesentwicklung und  
Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt



Demonstration auf dem Magdeburger Domplatz

Der Abend des 9. November war für mich als besinnlicher Tagesausklang angelegt. Mit Rücksicht auf meine Frau, der es gesundheitlich nicht gut ging und die sich deshalb frühzeitig ins Bett gelegt hatte, war der Fernsehapparat nicht eingeschaltet. Stattdessen hörte ich Musik und hing meinen Gedanken nach. Die plötzlich von der abendlichen Dorfstraße her vernehmbare Hektik empfand ich fast schon störend, so dass ich das Fenster öffnete, um nach der Ursache zu sehen. „Karl-Heinz, in Berlin haben sie die Mauer aufgemacht“, rief mir ein Nachbar den Satz zu, der nicht nur den Abend, sondern mein ganzes späteres Leben verändern sollte.

Sofort wurde der Fernsehapparat angeschaltet und tatsächlich: Mit der Gewissheit, die die ersten Bilder aus Berlin vermittelten, lagen wir uns in den Armen, Tränen flossen. Sofort versuchte meine Mutter, meinen Bruder in Wendschott bei Wolfsburg anzurufen. Ein hoffnungsloses Vorhaben.

Natürlich waren in dieser Nacht alle Leitungen völlig überlastet. Gegen Morgen klingelte dann bei uns das Telefon. Am anderen Ende mein Bruder. Was wir dann eigentlich gesprochen haben, weiß ich gar nicht mehr genau. Gut, dass es das Wort „Wahnsinn“ gab – das meist verwendete Wort jener Tage, das auch wir uns immer wieder gegenseitig zuriefen, um damit alle sonst so schwer zu fassenden Emotionen auszudrücken. Mehr bedurfte es nicht, man verstand sich auch so.

Ich habe mich dennoch nicht gleich am ersten Wochenende ins Auto gesetzt, um in den Westen zu fahren. War es Rücksicht auf die Gesundheit meiner Frau? Waren es Vernunftgründe, schließlich reichte der Rückstau auf der Autobahn bis kurz vor Burg? Oder brauchte ich einfach etwas Zeit zum Nachdenken? Hatten wir nicht noch vor Tagen, die Zauberworte „Gorbatschow“ und „Perestroika“ im Kopf, um Veränderungen in der DDR gerungen? „Perestroika“ (Offenheit),

eine Forderung, die wir erst zögerlich im Magdeburger Dom und später auf die Straße trugen. Die Beseitigung der Grenze war dabei nicht das Thema. Vielleicht reichte in diesen Tagen auch die Phantasie nicht soweit. Wir wollten Reisefreiheit. Wir waren ja auch nicht die, die über Ungarn oder Prag weg wollten. Unsere kämpferische Antwort lautete: „Wir bleiben hier!“ Eine Losung, die die Verantwortlichen nicht minder nervös machte, weil sie mit der Forderung nach grundlegenden Reformen verbunden war. Das planwirtschaftliche Wirtschaftssystem hatte sich, für alle erlebbar, hoffnungslos festgefahren. Die Unzufriedenheit der Menschen hatte ein Maß erreicht, das nach Veränderungen rief. Anfänglich hatte die Parteileitung im Betrieb mit der „bewährten“ Methode der Einschüchterung reagiert. „Die sich an den Demonstrationen beteiligen, werden es noch einmal bedauern“ – diese Warnung habe auch ich oft zu hören bekommen.

Dann kam der 9. Oktober. Auf der einen Seite die Demonstranten auf dem Domplatz, auf der anderen Seite die „Kampfgruppen der Arbeiterklasse“, letztlich unsere Kollegen, in der Nebengasse. Jederzeit konnte der Befehl kommen, auch von der Schusswaffe Gebrauch zu machen. Auf beiden Seiten ein enormer psychischer Druck. Die Angst vor einer chinesischen Lösung war greifbar. Wer wird die Kraftprobe bestehen? Doch an diesem Tag und auch später blieb alles friedlich. Was blieb, war die Befürchtung, das System könnte sich unter der neuen

Führung von Egon Krenz stabilisieren und in der einen oder anderen Weise zurückschlagen. Und dann die unerwartete Grenzöffnung. Plötzlich war der Druck verflogen.

Am nächsten Wochenende war auch ich dann im Westen bei meinem Bruder. Obwohl mich ein Polizist durchwinkte: an der Grenze hatte ich angehalten. So sehr hatte sie sich, die mich ein Leben lang begleitet hatte, ins Bewusstsein eingegraben.

In diesen Tagen nach der Grenzöffnung, dem Besuch bei meinem Bruder und der unbeschreiblichen Freude, die auch die Westdeutschen über die Freiheit für uns DDR-Bürger empfanden, wurde mir bewusst, dass wir unser heruntergewirtschaftetes Land nicht mühsam aus eigener Kraft aufbauen müssen. Wir hatten mit der Bundesrepublik und den Menschen dort Partner, mit denen wir es gemeinsam schaffen würden. Auch nach 40 Jahren waren

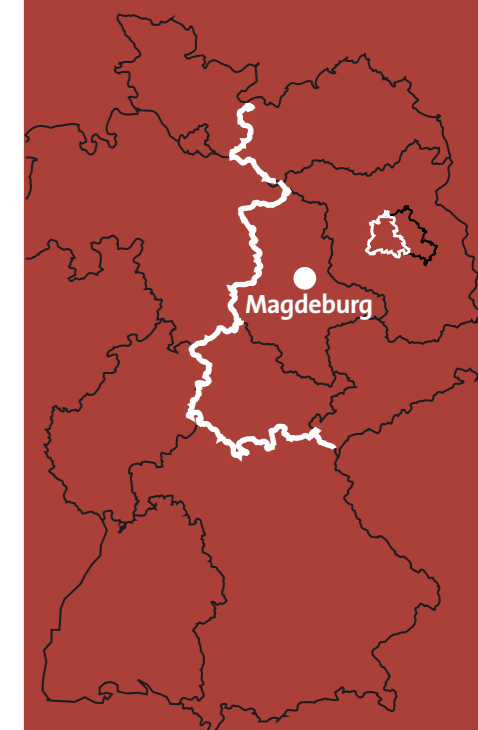


Demonstrationszug am Magdeburger Interhotel

wir ein Volk geliebt, und über kurz oder lang würden wir sicher auch wieder in einem Staat leben.



Grenzenlose Freude auf beiden Seiten





## Papa, die Mauer fällt!

von Berthold Dücker, Thüringen/Hessen

1989:  
Journalist in Kassel

2009:  
Journalist, Initiator der Gedenkstätte  
und Vorsitzender des Fördervereins Point  
Alpha, stellvertretender Vorsitzender des  
Stiftungsrates der Point Alpha Stiftung,  
Vizepräsident des Kuratoriums Deutsche  
Einheit



Im Kreis Bad Salzungen wurde der Grenzübergang Vecha-Philippsthal eröffnet

Am 9. November 1989 war mein damals 80-jähriger Vater bei mir in Kassel zu Besuch aus der DDR. Als er, endlich Rentner, 1974 das erste Mal „in den Westen“ reisen durfte, war ich schon zehn Jahre in der Bundesrepublik, als 16-Jähriger durchs Minenfeld geflüchtet aus der Thüringischen Rhön. Wir beide verbrachten die aufregenden Herbsttage 1989 fast ausschließlich vor dem Fernsehapparat. Wir diskutierten das unglaubliche Geschehen in der DDR oft bis tief in die Nächte, trauten uns kaum in die Betten. Man hätte ja etwas Wichtiges, vielleicht sogar Entscheidendes verpassen können! So werde ich es nie vergessen, wie in der inzwischen legendären Pressekonferenz der entscheidende Satz fiel. Wir waren wie elektrisiert. „Papa, die Mauer fällt!“ habe ich laut gerufen. Nein, geschrien habe ich diesen Satz, laut geschrien. Mein Vater sprang aus dem Sessel, um sich nach ein paar Schrecksekunden wieder stumm fallen zu lassen. Ich sehe das Bild noch vor mir. Er machte eine abwinkende Handbewegung und riet, ganz DDR-Bürger, zu Vorsicht und Skepsis, zum Abwarten.

„Ich glaub' denen kein Wort, das ist doch alles nur Bluff, die wollen Zeit gewinnen“, kommentierte er bedrückt. Für mich war schlagartig klar: Jetzt fällt die innerdeutsche Grenze. Sie hatte mit dem Satz von Schabowski von einer Minute zur anderen ihren Sinn verloren. „Und wenn die Grenze fällt, fällt die ganze DDR“, versuchte ich meinen Vater zu überzeugen. Alles unfassbar! Noch als Fernsehzuschauer erlebten wir, wie in den nächsten Tagen die ersten Zaunfelder abmontiert wurden. Gekappte uralte Straßenverbindungen wurden wiederhergestellt. Täglich kamen neue Übergänge hinzu. Darunter auch einer zwischen Philippsthal und Vacha – nur wenige Kilometer von Geismar entfernt, meiner alten Heimat! Und von Kassel nach dort nur eine gute Autostunde. Ich überredete meinen Vater mühevoll zu einem „kurzen Ausflug“, ohne den Zielort zu nennen. „Wenn wir nur ein bisschen herumfahren, geht das auch so“, erklärte er entschlossen und war nicht zu überzeugen, die bequemen Hausschuhe gegen festeres Schuhwerk zu tauschen. Für



Ost-West-Konfrontation in Rufweite, US Camp Point Alpha und Turm der DDR-Grenztruppen. Heute „Point Alpha Gedenkstätte“

ihn unbemerkt nahm ich jedoch unsere Reisepässe an mich. Wir waren schon unmittelbar vor Vacha, als er entsetzt den langen schwerfälligen Stau bemerkte und auf welche Spritztour er sich eingelassen hatte. In Hausschuhen! „Ich kann doch so nicht aussteigen“, warf er mir vor. „Wieso willst Du aussteigen?“ fragte ich zurück, „Wir fahren jetzt nach Hause!“ Und er, noch immer voller Misstrauen: „Die werden uns jetzt verhaften, du wirst es sehen!“ Natürlich hat uns niemand verhaftet. Jetzt nicht mehr. Bei Oberzella landeten wir glücklich auf der anderen Seite. In Thüringen! Seiner und meiner Heimat. Ein unbeschreibliches Glücksgefühl. „Wahnsinn“ schrie auch ich lauthals durch das offene Autofenster hinaus. Draußen jubelnde, winkende Menschen mit eilig gebastelten Grußtransparenten und schwarz-rot-goldenen Fähnchen, ohne DDR-Symbol. Hier und da waren am Straßenrand gedeckte Tische aufgebaut, herzerreißende Einladungen zu einem Willkommensschluck. Wir fuhren durch das kleine Grenzstädtchen Vacha. Wie lange war ich nicht mehr hier! Mein Vater hatte hier jahrzehntelang im Kabel-

werk gearbeitet. Ihm flossen die Tränen. Schließlich, nach etwa einer Viertelstunde, standen wir in Geismar auf seinem Hof. Ich vor meinem Elternhaus. Es war überwältigend. Und so unglaublich. Die 1964 auseinander gebrochene Familie war wieder vereint. Ich war wieder dort angekommen, von wo aus ich einmal gegangen war. Ein Wunder. Ein wirkliches Wunder. Wer hätte je gedacht, es tatsächlich noch zu erleben? Deutschland wurde für mich an diesem Tage wieder eins. Was sollte jetzt noch dazwischen kommen?



Beginn der Öffnung des Eisernen Vorhangs



Bahn „Verbindung“ zwischen der DDR und der BRD

  
GEDENKSTÄTTE  
POINT ALPHA



## Aufbruch ins Ungewisse

von Elke Lüdecke, Sachsen-Anhalt

1989:  
Moderatorin und Redakteurin  
bei der Elbe-Saale-Welle, Bezirksstudio  
Magdeburg, von Radio DDR

2009:  
Direktorin des MDR-Landesfunkhauses  
Sachsen-Anhalt



Am 9. November 1989 fand die Pressekonferenz mit Günter Schabowski statt

Ich habe den 9. November verschlafen. Man könnte meinen, dass ich damit nicht gerade mein journalistisches Gespür unter Beweis gestellt habe. Zu jener Zeit arbeitete ich als Moderatorin und Redakteurin bei der Elbe-Saale-Welle im Bezirksstudio Magdeburg von Radio DDR. Damals sendeten wir montags bis freitags täglich wechselnd mit dem Studio Halle von 5 bis 9 Uhr Musik und regionale Informationen aus den Bezirken Halle sowie Magdeburg. Die Nachrichten zur vollen Stunde wurden aus Berlin übernommen.

Das Studio Magdeburg hatte also am 9. November Sendepause und bereitete sich auf die Sendung am 10. November vor. Sie war gegen 17 Uhr vorproduziert, und am nächsten Morgen mit Dienstbeginn 4 Uhr musste dann der Redakteur vom Dienst die Sendung mit den regionalen Ereignissen des Abends und der Nacht aktualisieren. Da ich an dem 10. November keinen Frühdienst hatte, konnte ich ganz normal Feierabend machen und mit meinen Söhnen, die damals 4 und 8 Jahre alt waren, den Alltag ausklingen lassen.

Zwischen Spielen, Abendbrot und Gutenacht-Sagen habe ich die Pressekonferenz mit Schabowski am Fernseher mitverfolgt. Ich hatte schon begriffen, dass es um die Reisemöglichkeit ging, und zwar mit sofortiger Wirkung. Was allerdings mit dieser Meldung sofort ausgelöst



Einreisende DDR-Bürger werden am 9. November 1989 am Grenzübergang Helmstedt/Marienborn jubelnd begrüßt

wurde, habe ich in der Tragweite nicht geahnt. Also bin ich sozusagen nichtsahnend nach einem langen Tag schlafen gegangen.

Gegen 5 Uhr klingelte mich das Telefon aus dem Schlaf, und eine völlig aufgelöste Redakteurin teilte mir mit, dass die Grenze offen und in der Redaktion der Teufel los sei, der Chef sei schon mit dem Reportergerät nach Marienborn unterwegs und ich solle dringend in den Sender kommen. Auf dem Weg dorthin drehten sich die Gedanken, und ich begriff erst ganz allmählich, welche Folgen die Worte von Schabowski ausgelöst hatten. Aber wen ruft man 5 Uhr morgens an, wenn man über die Situation an der Grenze etwas wissen will? Das war bisher ein Tabuthema. Es war auch noch nicht das Zeitalter des Handys, mit dem man schnell mal live hätte Bilder und Töne senden können. Die

Informationen über den Fernschreiber gaben nicht viel Aufschluss über die Ereignisse. Auch unser Versuch, Auskunft von der Polizei zu erhalten, war nicht von Erfolg gekrönt. Auf den Chef zu warten, bis er mit Stimmen und Informationen vom Grenzübergang zurückkommt, hätte zu lange gedauert. Wir brauchten dringend sofort Informationen über das Geschehen an der Grenzübergangsstelle Marienborn. Denn als Regionalsender waren für uns die Informationen aus unserem Sendegebiet noch wichtiger als die Ereignisse an der Berliner Mauer.

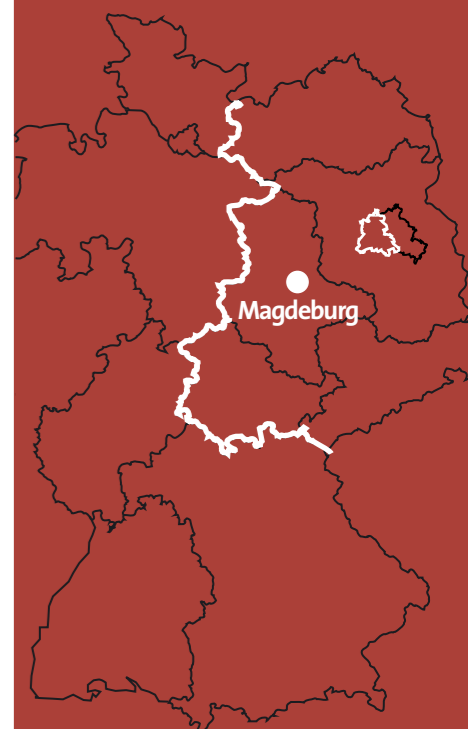
Also haben wir solange die Berichte ehemaliger „Feindsender“ wie dem NDR mitgeschnitten und auf der Elbe-Saale-Welle ausgestrahlt, bis die eigenen Kollegen aus den Studios Halle und Magdeburg mit ihren Reporterberichten in den Sender kamen. Dann war auch unser Ü-Wagen einsatzbereit.

Ich denke schon, dass wir angesichts der damaligen technischen Möglichkeiten schnell und journalistisch kreativ unsere Hörer informiert haben. Im Nachhinein betrachtet, haben wir mit dem Mitschneiden anderer Programme schon ein wenig ARD gespielt: Heute nennen wir das ARD-Programmaustausch.

Unter diesem Titel „1989 - Aufbruch ins Ungewisse“ hat das MDR-Fernsehen eine vierteilige Dokumentation zum 20-jährigen Jubiläum der friedlichen Revolution produziert. Als wir im März 2009 im Landesfunkhaus Sachsen-Anhalt einen Teil davon öffentlich aufgeführt haben, war unverkennbar, dass die Bilder nicht nur mir, sondern auch den Zuschauern unter



Ehemaliges Studio Magdeburg von Radio DDR, in der Karl-Marx-Straße





# Störbilder in einer heilenden Landschaft

von Dr. Maren Ullrich, Niedersachsen



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-

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.

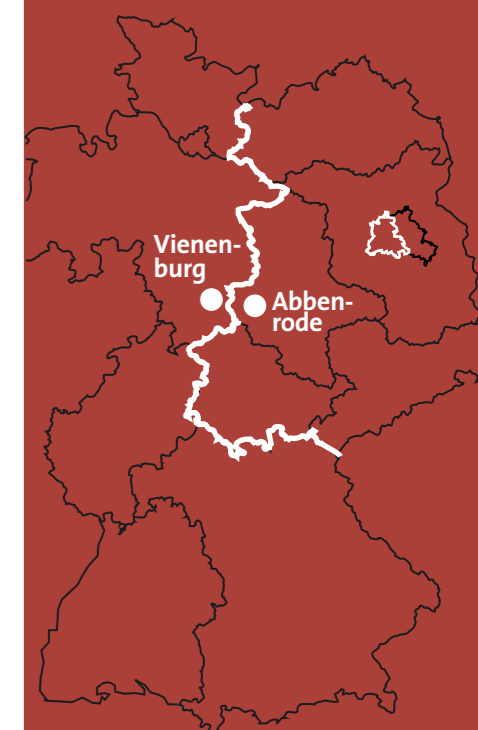


Modell der Grenzbefestigungen bei Abbenrode, Ausstellung im Heimatmuseum

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.



Sperranlage im Grenzfluss Ecker





# 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!“

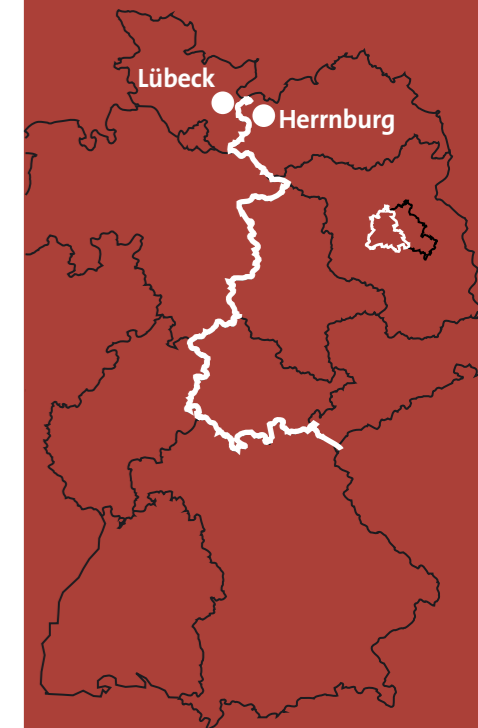
**West:** „Sagen Sie, so hätten wir doch während der Grenzzeit auch schon reden können. Wenigstens den Tagesgruß austauschen können!“

**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.

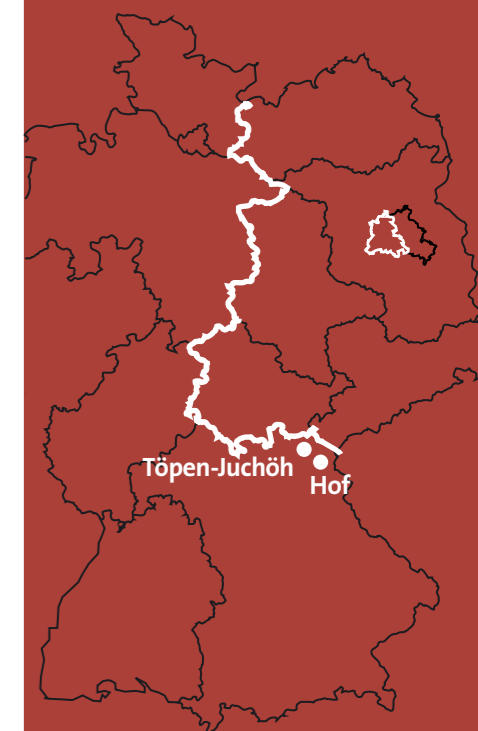
Am Dienstag wurden unter anderem die Grenzgräben verfüllt, und am Mittwoch rollte das Frostschutzmaterial an. Je höher die Muldenkipper ihre Ladeflächen zum Entleeren aufkippten, desto tiefer sanken die Kinnladen der beteiligten Brigadiers. Solche Sattelkipper hatten sie noch nie gesehen. Dass die Materiallieferung 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 Fens- ter 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-Berli- ner „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 jahrzehntlang 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 ultimatив 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

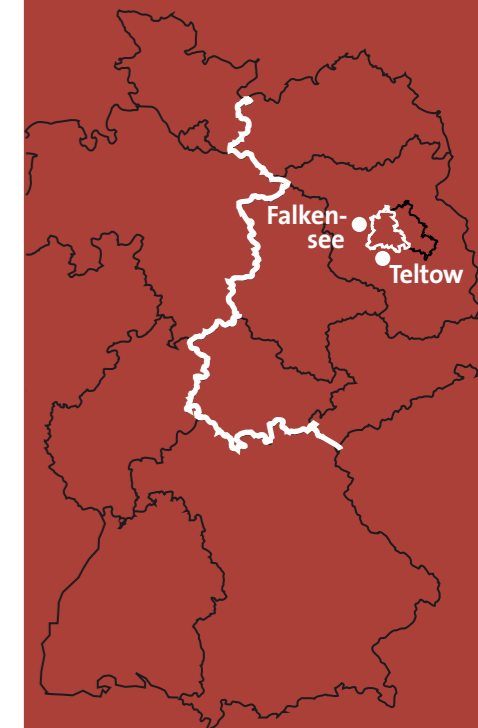
zwischen dem DDR-Ministerrat und dem Rat des Bezirkes, Protokolle sowie andere Schriftstücke aus der Zeit un-mittelbar nach der Maueröffnung bis Ostern 1990 bezeugen, wie sich Ent-scheidungsträger einsetzten, um den DDR-Bürgern die gewonnene Rei-sefreiheit auch praktisch zu ermög-lichen. Dabei waren 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 Trepow 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.



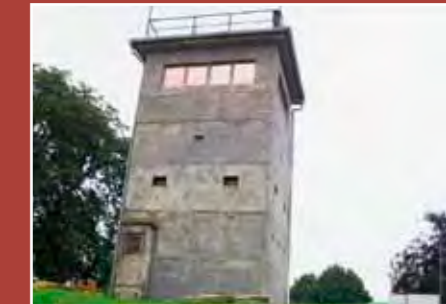
Darchau (Amt Neuhaus) an der Elbe

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**  
Erlebt bei Wiederaufnahme des Fährverkehrs in Darchau  
Neuhaus. Am vergangenen Sonntag zog ein großer Menschenstrom über Haar in den ostelbischen Ort Neuhaus, um sich in den Vormittagsstunden das Tier an der Fährstraße öffnen und nach vierstündiger Wartezeit wieder den Fährverkehr über die Elbe aufzunehmen. Die Elbe sollte geöffnet werden. Schon gegen 11 Uhr hatten sich viele am Grenzübergang eingefunden. Die Blauloge Becker verteilte den Warten die Zeit mit fröhlicher Musik. Die Menschenmenge wurde immer größer, es wurde immer lauter. Als dann endlich gegen 12:30 Uhr der „Sowjetische Akt“ geschah und der Zaun weggeräumt wurde, dramatisierte sich das Ganze um einiges noch mehr. Die Deutschen stürzten sich auf das Fährschiff. Warrenden konnte keine Grenze. Von allen Seiten wurde hineingedrückt, bis man sich nicht mehr bewegen konnte. Die russischen Soldaten sahen nur mit Hilfe der sowjetischen Karte schüdenartigen Geräuschen davon bewahrt zu werden, ins Wasser geschoben zu werden. Große Dankeschön den jungen Soldaten, ohne die das Chaos perfekt gewesen wäre. Ich habe Frauen und Kinder gesehen, stehen aus Angst, ins Wasser zu fallen.  
Meine Kritik soll all denen gelten, die ohne Rücksicht auf andere nur ihr eigenes Ziel vor Augen haben. Vielleicht aber hätte eine bessere Organisation diese Situation nicht gar nicht so gefährlich machen können. Die Grenze sollte schon um 11, sondern erst um 12:30 Uhr geöffnet werden. Dadurch entstand ja die Unruhe. Galt man erst auf einem Stück vom Ministerial warnte, erweicht 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 Bundesweiser bis zu 1990 Verfall, was dass der innerdeutsche Grenzfall im Jahr 1989 gefolgt werden ist. Karl-Heinz Daehre (CDU) und Wolfgang Tiefensee (SPD) am 2. Oktober 2008 am Grenzdenkmal zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen). Die erste von Bundesweiser bis zu 1990 Verfall, was dass der innerdeutsche Grenzfall im Jahr 1989 gefolgt werden ist. Karl-Heinz Daehre (CDU) und Wolfgang Tiefensee (SPD) am 2. Oktober 2008 am Grenzdenkmal zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen).

### Meinungen & Meldungen Ein Schild erinnert an die Grenze Hötensleben wurde als Erstes gedacht

Das erste von Bundesweiser bis zu 1990 Verfall, was dass der innerdeutsche Grenzfall im Jahr 1989 gefolgt werden ist. Karl-Heinz Daehre (CDU) und Wolfgang Tiefensee (SPD) am 2. Oktober 2008 am Grenzdenkmal zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen). Die erste von Bundesweiser bis zu 1990 Verfall, was dass der innerdeutsche Grenzfall im Jahr 1989 gefolgt werden ist. Karl-Heinz Daehre (CDU) und Wolfgang Tiefensee (SPD) am 2. Oktober 2008 am Grenzdenkmal zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen).



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 Bürgerminister...  
Die erste von Bundesweiser bis zu 1990 Verfall, was dass der innerdeutsche Grenzfall im Jahr 1989 gefolgt werden ist. Karl-Heinz Daehre (CDU) und Wolfgang Tiefensee (SPD) am 2. Oktober 2008 am Grenzdenkmal zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen).

gegenstand der bei der Konferenz der Verkehrsminister am 18. April „Brocken-Erklärung“. „Mir ist es wichtig, gemeinsam mit meinen 20. Jahrestages dieser historischen bedeutsamen Ereignisse einen wider das Vergessen zu leisten und die heutige und kommende der Grenzen zu erinnern“, sagte Sachsen-Anhalts Karl-Heinz Daehre heute im thüringischen Suhl bei der Eröffnung der Jahre Friedliche Revolution und Deutsche Einheit“. Sein Wunsch sei es, Bürger, die die ehemalige innerdeutsche Grenze heute auf einer eren, miteinander darüber sprechen, dass genau dieser Ort ein Teil der te sei. Die Erinnerung an die Überwindung der europäischen Teilung gehalten werden, fügte er hinzu.  
Ministers werden entlang der einstigen Trennlinie zwischen Ost und West ie Schilder angebracht. Das erste dieser Schilder enthielt Daehre sverkehrsminister Wolfgang Tiefensee am 2. Oktober des vorigen n deutsch-deutschen Grenze zwischen Hötensleben und Schöningen v. 652). Bis zum Jubiläumstag, dem 9. November dieses Jahres, sollen olcher Erinnerungstafeln aufgestellt werden. Allein zwischen chsen-Anhalt werden es 42 sein.

## 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.

Das ist die Zeittafel...  
Die erste von Bundesweiser bis zu 1990 Verfall, was dass der innerdeutsche Grenzfall im Jahr 1989 gefolgt werden ist. Karl-Heinz Daehre (CDU) und Wolfgang Tiefensee (SPD) am 2. Oktober 2008 am Grenzdenkmal zwischen Hötensleben (Sachsen-Anhalt) und Schöningen (Niedersachsen).



## 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](http://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.

