



Gegen die Wand

Crashtest der Berliner Mauer

Mit dem Mauerfall-Jubiläum ist es wie mit allen hochkarätigen Jahrestagen. Es ist viel zu viel, im Veranstaltungskalender, in den Medien – aber man kann nicht genug davon kriegen. Weil nicht jeder dasselbe präsentieren will, fördert die umfängliche Berichterstattung auch echte Raritäten zutage, die einen das Staunen lehren über den Aberwitz unserer Spezies.

6.11.2009 0:00 Uhr

Also die Mauer. Darüber denkt man gewöhnlich nicht nach: Dass Grenzen Bauwerke sind, dass Schlagbäume und Schranken gefertigt werden müssen. Dass Menschen mit dieser Arbeit ihre Familie ernähren (150 Mark für die Extraschicht der IFA-Metallbauer). Dass es Übungsgelände gab, zum Beispiel in Streganz, einem Dorf südöstlich von Berlin: mit Versuchsmauer, Panzer- und Häuser-Attrappen und einer Sperrvorrichtung, in die Testwagen hineinrasten (ausrangierte Westautos, ein Käfer, ein Ford), um zu sehen, was das per Knopfdruck von rechts nach links tausende Eisenrohr mit integriertem Stahlseil von ihnen übrig ließ: einen Schrotthaufen.

Crashtest-Dummys im Dienst der Terrorabwehr am antifaschistischen Schutzwall: Die Fahrer sprangen beizeiten auf Strohbällen am Pistenrand. „Teststrecke zur Verhinderung von gewaltsamen Durchbrüchen mit KFZ“, hieß es auf Bürokratendeutsch. Eine Schnellsperre kostete 120 000 Mark, wegen der tonnenschweren Fundamente und des Hochleistungsmotors für die Fernsteuerung. Heute erstreckt sich dort eine hügelige Wiese mit Buschwerk und Kiefern, sandigen Wegen, einem verfallenen Zaun. Brandenburger Idylle, Archäologie der DDR.

Zu sehen ist all das in „Schranken“, einem der zahlreichen Jubiläumsfernsehbeiträge, den 3 Sat an diesem Freitag ausstrahlt (22.30 Uhr). Der frühere Defa-Dokumentarist Gerd Kroske hat Pläne, Fotodokumente und Grenzanlagen-Holzmodelle aufgetrieben, er begibt sich auf die Spuren derer, die an der Mechanik der Unmenschlichkeit werkten, daran, dass „die Sperrwirkung in feindwärtiger Richtung voll gewährleistet“ war. Ein früherer Hauptfeldwebel füttert seine Hasen und sagt, die Ampeln seien dann ja auf Rot gesprungen. Weiter machte man sich keine Gedanken über die Sperrwirkung für die Insassen der zu stoppenden Autos.

Bei solchen Szenen begreift man mehr über Täter, Opfer und Mitläufer als nach Dutzenden von Talkshows und Podiumsrunden, man begreift mehr über die DDR und über alle Staaten der Welt, die ihre Bevölkerung einsperren. „Der Staat“, so der einzige Kommentarsatz, „ist keine feindliche Erscheinung von draußen, in der man sich glücklich oder unglücklich fühlt, sondern er zieht in die Menschen ein – mit aller Wucht.“ Manchen Grenzgänger hat es das Leben gekostet.

(Erschienen im gedruckten Tagesspiegel vom 06.11.2009)

"Offenbar gibt es einen Impuls, der jedes eigenständige Denken aushebelt"

Interview mit Regisseur Gerd Kroske



Gerd Kroske, Regisseur des Dokumentarfilms "Schranken", im Gespräch mit der Filmredaktion 3sat.

In Ihrem Film "Schranken" spüren Sie den Erfindern der so genannten Wegfahrsperrern nach, die "gewaltsame Durchbrüche", also Fluchtversuche, an innerdeutschen Grenzübergängen verhindern sollten. Wie sind Sie auf das Thema gekommen?

Mir sind bei Recherchen etliche Fotos von Schrankentests begegnet. Was man darauf sah, war von einer ungeheuerlichen Destruktion. Autos fuhren in Schranken und zertrümmerten dabei. Zuschauer waren Militärs und ein paar Zivilisten auf einem Militärgelände. Als ich begann die Bilder zu ordnen, konnte man einzelne Testphasen rekonstruieren, die Anzahl der Aufnahmepunkte und so weiter. Meine Neugier war an dem Punkt geweckt, als ich versuchte herauszufinden, von wann die Fotos stammen, wo diese Tests gemacht wurden und warum man ausgerechnet West-Autos in diese Sperren rasen ließ. Ab dann ist es kein weiter Schritt mehr, wissen zu wollen, wer daran beteiligt war, und vor allem weshalb.

War es schwierig, sich den Protagonisten zu nähern?

Ein Problem war es, überhaupt Beteiligte zu finden. Die Betriebe gibt es nicht mehr und die Mitarbeiter sind pensioniert oder bereits verstorben. Mit dem Thema und den Fragen dazu macht man sich keine Freunde. Ich habe aber Beteiligte gefunden. Anfangs war es noch relativ leicht, darüber ins Gespräch zu kommen. Also mit Leuten, die bei der IFA arbeiteten, das war der zentrale DDR-Betrieb für Lkws. Sie hatten im Auftrag der Grenztruppen und der Staatssicherheit die neuen Sperranlagen konstruiert. Als die Dreharbeiten näher rückten, wurde es zunehmend schwieriger, weil ja auch die Fragen über das Technische dieser Konstruktionen hinaus gingen.

Ich habe das erste Mal seit zwanzig Jahren beim Drehen erlebt, dass Protagonisten sehr viel Wert darauf legten, auch meine Biografie Ost genauer zu kennen. Das "Ost" war hier plötzlich entscheidend. Entscheidend bestimmt auch, weil es eine große Verunsicherung unter den Menschen bei diesen Themen gibt. Hier hat sich ja inzwischen ein medialer Kanon etabliert, der nicht immer die DDR-Geschichte erhellt. Insofern sind die Berührungspunkte beinahe nachvollziehbar.

Von den verantwortlichen Militärs ist sehr wenig zu erfahren. Die Hauptverantwortlichen der Hauptabteilung VI des MfS (Sicherheit und Terrorabwehr), Oberst Ziegenhorn und Fiedler sind verstorben, der Chef der Grenztruppen ebenfalls. Das, was überliefert ist, sind deren schriftliche Maßgaben und Untergebene, die entweder als Kommandeur des Truppenübungsplatzes oder Chef der Grenzübergangsstellen oder einfacher Hauptmann involviert waren. Insofern bot sich im Film an, das Thema "einzukreisen", also mit Metallbauern, Militärs und Menschen, die versucht haben, diese Sperren zu durchbrechen. Das macht vielleicht auch die Stimmung des Films aus. Die wechselt beständig.

Sie sind selbst in der DDR aufgewachsen, wussten Sie seinerzeit von diesen Maßnahmen und ihrer Rubrizierung als "Terrorabwehr"?

Das ist schon paradox. In zehn Kilometer Entfernung von dem Truppenübungsplatz der Grenztruppen haben meine Eltern ihr Wochenendgrundstück. Als Kinder haben wir, manchmal, wenn der Wind entsprechend stand, tatsächlich auch Übungsschießen aus der Ferne hören können. Ich wusste also schon als Kind: Da ist ein Militärgelände. In Ost-Berlin aufgewachsen, sah ich auch beinahe täglich die Mauer. Aber keine Details von Grenzübergängen dazu.

Bei den Recherchen habe ich ein interessantes Dokument des MfS gefunden. In dem wird gefragt, ob es nicht besser wäre, die DDR-Bevölkerung über die Sperranlagen und Schranken an den Grenzübergängen zu informieren, damit es weniger "gewaltsame Grenzdurchbrüche" gäbe. Das ist natürlich verworfen worden. Aber, man muss sich daran erinnern, dass es vor der Grenze einen Fünf-Kilometer-Streifen gab, in dem DDR-Bürger keinen Zutritt hatten. Die Details einer Grenzübergangsstelle sah ich das erste Mal nach dem Mauerfall in Drewitz. Dass "gewaltsame Grenzdurchbrüche" unter Terrorabwehr fielen, war mir völlig unbekannt. Das habe ich erst während des Drehens herausgefunden.

Wie schätzen Sie das Ausmaß der Schäden ein, die diese Anlagen verursachten? In Ihrem Film behandeln Sie drei Fälle: einen Lkw-Fahrer, der die Glienicker Brücke bezwang, einen ehemaligen Stasi-Offizier, dem die Flucht nicht gelang, der aber überlebte, und ein Paar aus Westdeutschland, das in Panik geraten und aus Versehen in die Gegenrichtung gefahren war. Wieviele Menschen sind in diesen Schranken nach Ihren Recherchen ums Leben gekommen?

Das kann ich nicht beziffern. Es ist schwierig, hier Verlässliches zu erfahren. Ich finde, dass der Wunsch nach dem Faktologischen einer Zahl völlig legitim ist. Doch hinter den Zahlen, die im Umlauf sind, stehen auch oft Interessen. Die Zahlen schwanken zwischen unter hundert Toten und bis zu mehreren Tausend. Es gibt Erhebungen der Opfer-Verbände, es gibt Zahlen der ehemaligen Erfassungstelle Salzgitter, es gibt Erhebungen der Bundesbeauftragten für die Stasiunterlagen, und auch Wissenschaftler beschäftigt das Thema. Zutage kommen dabei sehr verschiedene Sichtweisen, aber immerhin auch weitere Details.

Tatsache ist, dass der Ausbau der Sperranlagen auch an den Grenzübergangstellen (wie an der Mauer) in mehreren Etappen geschah. Je höher die PS-Zahl der Autos wurde, umso martialischer die Sperren. Und das wurde zumindest ab der Mitte der 80er Jahre sehr präzise getestet, gebaut und zentral für alle Grenzübergangstellen über das MfS koordiniert.

Für den Film war es wichtig, neben den Protagonisten, die in den Schranken-Bau und die Tests involviert waren, auch Menschen zu finden, die eine sehr persönliche Erfahrung mit diesen Sperren hatten. Ich wollte dabei auch das Tragische und zugleich Absurde dieser Sperren miterzählen. Offenbar gibt es einen Impuls, der ab einem bestimmten Punkt von technischer Konstruktion jedes eigenständige Denken aushebelt. Man sollte meinen, dass zwischen dem Weg, den ein Fahrzeug an einer Grenzübergangsstelle zurücklegte

(das waren mehrere hundert Meter) und der Entscheidung, auf einen Knopf zu drücken, um eine Rollsperrung auszufahren, genügend Zeit vergeht, die Auswirkung des Knopfdrucks zu bedenken. Dem war aber nicht so. Und dann gab es Tote. Ich wollte das lieber so erzählen, weil Zahlen allein das nicht erzählen können.

