

Vorwissenschaftliche Arbeit

Geisterbahnhöfe der Berliner S- und U-Bahn zwischen 1961 und 1992

vorgelegt von

Klára Kotábová 6B 2019/20

Betreuer: Prof. Mag. Gerhard Perst

Prag, Februar 2020

Vorwort

Für die Betreuung bei dieser Arbeit möchte ich mich ganz besonders bei Herrn Prof. Mag. Gerhard Perst bedanken. Desweiterem bedanke ich mich auch bei Herrn Frank Gorsleben, der mit mir ein Interview zu dem Thema geführt hat.

Abstract

Bei Verfassung dieser vorwissenschaftlichen Arbeit war das Ziel hauptsächlich die Gründe für die Schließung der Bahnhöfe zu finden und die Folgen dessen durch Literaturrecherche zu analysieren. Außerdem bot es sich an herauszufinden, ob die Bürger Ost-Berlins durch die Geisterbahnhöfe flüchten wollten und ob sie das tatsächlich geschafft haben.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das besiegte Deutschland sowie auch Berlin von den vier alliierten Mächten besetzt. So wurde Deutschland in vier Besatzungszonen - Berlin in vier Sektoren - aufgeteilt, wobei ganz Ostdeutschland der Sowjetunion gehörte. Wegen der Flüchtlingswelle, die aus dem kommunistischen Ost-Berlin Richtung demokratisches West-Berlin floss, wurde 1961 von der Ostdeutschen Regierung die Berliner Mauer errichtet. Im Zuge dessen entstanden auch die Geisterbahnhöfe auf drei West-Berliner Linien. Um ein Verständnis für die Bedingungen, unter welchen die betroffenen Linien in Betrieb blieben, zu erlangen, wurden viele fachspezifische Texte gelesen.

Zum besseren Verständnis, wie die Ost-Berliner die Geisterbahnhöfe wahrnahmen, wurde ein Interview mit Herrn Frank Gorsleben durchgeführt.

Dank des Interviews sieht man, dass für Ost-Berliner die Flucht aus der DDR wünschenswert, aber fast unmöglich war. Die führende Sozialistische Einheitspartei Deutschlands hatte es sich zum Ziel gesetzt, niemanden nach Westen fliehen zu lassen. Wie aber in letztem Kapitel beschrieben wird, haben es trotzdem einige versucht und manche geschafft.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG.....	6
2	DIE ENTWICKLUNG IN BERLIN NACH 1945	8
3	EINE AUSWAHL DER BEDEUTENDSTEN BERLINER BAHNHÖFE, DIE 1961 ZU GEISTERBAHNHÖFEN WURDEN	11
3.1	Nordbahnhof	11
3.2	Unter den Linden	11
3.3	Friedrichstraße.....	12
3.4	Oranienburger Straße.....	12
3.5	Potsdamer Platz	12
4	DIE VERÄNDERUNGEN NACH DEM MAUERBAU	14
4.1	Veränderungen in den Bezirken	15
4.2	Veränderungen Im Verkehrsnetz.....	16
4.2.1	Die Verkehrssituation in Ost-Berlin	16
4.2.2	Die Verkehrssituation in West-Berlin.....	17
4.3	Die Grenzübergangsstelle Friedrichstraße.....	18
5	FLUCHTVERSUCHE	20
5.1	Maßnahmen gegen Fluchtversuche	20
5.2	Erfolgreiche Fluchtversuche	21
5.3	Erfolgreiches Flüchten	22
5.3.1	Flüchten von Grenzposten	22
5.3.2	Flüchten von Baimitarbeiter	22
5.3.3	Fluchtversuche von Bürgern	25

6	DIE BAHNHÖFE NACH 1989	26
7	FAZIT	29
8	LITERATURVERZEICHNIS	31
8.1	Sekundärliteratur	31
8.2	Online-Quellen	31
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	34
9	ANHANG: TRANSKRIPT VOM INTERVIEW MIT HERRN GORSLEBEN	35

1 Einleitung

Die Geschichte Deutschlands und im Speziellen Berlins ist eine besondere, und als ich dort mein Austauschjahr gemacht habe, haben mich viele Sachen auf sie aufmerksam gemacht. Es war immer klar zu sehen, wie der Kalte Krieg die deutsche Hauptstadt oberflächlich verändert hat, aber die unterirdischen Veränderungen werden heute wenig erwähnt. Es entstanden 15 Geisterbahnhöfe auf drei West-Berliner Linien, die aber durch Ost-Berlin ohne Halt fuhren. Auf den Bahnsteigen haben Grenzposten alles überwacht, was geschah, und ließen niemanden auf die westliche Seite treten. Und genau mit diesem Phänomen befasst sich die vorliegende vorwissenschaftliche Arbeit.

Meine Arbeit lässt sich in fünf Hauptkapitel gliedern. Die ersten zwei Kapitel zeigen die politischen und geographischen Verhältnisse in Berlin zwischen dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem Mauerbau. Das folgende Kapitel konzentriert sich auf die Entstehung der Geisterbahnhöfe und die Veränderungen im Verkehrsnetz von Berlin. Zum Schluss der Arbeit werden noch die unterirdischen Fluchtversuche von DDR-Bürgern nach West-Berlin geschildert, abschließend wird der Vorgang bei der Wiederöffnung der Bahnhöfe nach 1989 beschrieben.

Über die politische Situation in Berlin in der Nachkriegszeit, den Bau der Mauer sowie den Kalten Krieg und über die Zeit nach der Wende habe ich dank der bereitgestellten Informationen des Lebendigen Museums Online einen umfassenden Überblick bekommen.¹ Bezüglich der Entstehung, dem Betrieb und der Wiedereröffnung von den Geisterbahnhöfen war die Ausstellung „Grenz- und Geisterbahnhöfe im geteilten Berlin“ im Berliner Nordbahnhof sowie der dazugehörige Begleitband² von Gerhard Sälter und

¹ STIFTUNG DEUTSCHES HISTORISCHES MUSEUM, STIFTUNG HAUS DER GESCHICHTE DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND o. J.

² SÄLTER & SCHALLER 2017

Tina Schaller sehr informativ. Gleichmaßen erwies sich auch das Buch „Geisterbahnhöfe: Westlinien unter Ostberlin“³ der Autoren Heinz Knobloch, Michael Richter und Thomas Wenzel als sehr hilfreich.

Das Interview mit Herrn Frank Gorsleben hat mir die Perspektive der Ost-Berliner Bürger näher gebracht, als jeder von den Artikeln, die ich darüber gelesen habe. Frank Gorsleben ist 16.4.1962, also ein Jahr nachdem die Berliner Mauer errichtet wurde, geboren. Er wuchs in einer kleinen Stadt in der DDR nahe der polnischen Grenze, Löcknitz, auf. Mitte der siebziger Jahre besuchte er das Gymnasium und nach dem Abitur musste er in die Armee bis 1983. Anschließend zog er nach Ost-Berlin, wo er an der Humboldt-Universität Geographie und Geschichte studierte. Im Jahre 1988 wurde er nach dem Vorbild seiner Eltern Lehrer. Mit seiner Frau ist er seit 2010 verheiratet, mit ihren drei Kinder wohnen sie in Berlin - Lichtenberg. Zurzeit unterrichtet Herr Gorsleben Geographie und Geschichte an dem John-Lennon-Gymnasium in Berlin Mitte.

Die Erfahrungen und Informationen vom Herrn Gorsleben werden in der Arbeit durchaus genannt und mit den weiteren Informationen in Verbindung gebracht.

³ KNOBLOCH, RICHTER & WENZEL 2014

2 Die Entwicklung in Berlin nach 1945

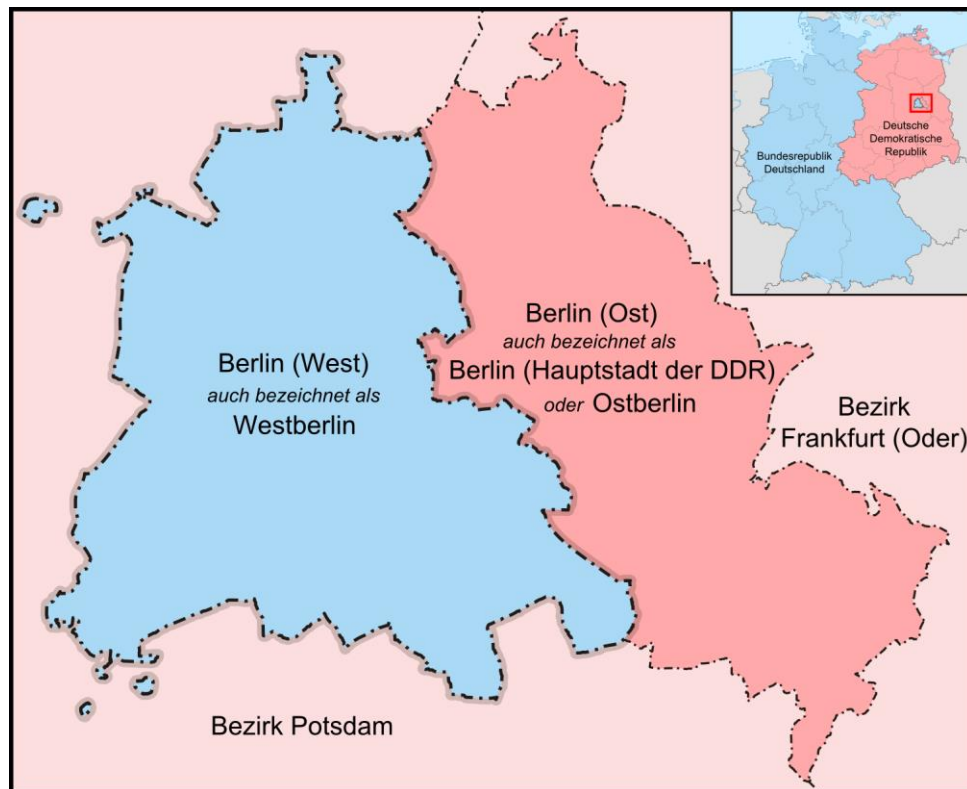


Abbildung 1: Berlin geteilt auf Ost und West (Lencer, 2010)

Der zweite Weltkrieg war durch die Kapitulation der deutschen Wehrmacht 1945 zu Ende, und als ‚Verlierer‘ musste das Deutsche Reich die Bedingungen einhalten, die die Alliierten nach dem Kriegsende vereinbart hatten. Das Deutsche Reich wurde in vier Zonen aufgeteilt, die allgemein als Ost- und Westdeutschland bekannt sind. Das gleiche passierte auch in der durch den Krieg zerstörten Hauptstadt. Obwohl sie in Ostdeutschland gelegen war, wurde sie separat in vier Sektoren eingeteilt. Im Westen teilten sich das Gebiet die USA, Großbritannien und Frankreich ein. Ganz Ostdeutschland unterstand der Regierung der Sowjetunion, wodurch 1949 die Deutsche Demokratische Republik entstand. Die sowjetische Regierung unterstützte die führende Regierungspartei Sozialistische Einheitspartei Deutschlands, welche durch eine gezwungene Zusammenführung der damaligen Sozialdemokratischen und Kommunistischen

Partei entstanden war.^{4,5} Ihre Ideologie war stark am Marxismus-Leninismus orientiert. Durch verschiedene Mittel gelang es der Partei unter der Führung von Walter Ulbricht ihre Macht zu maximieren.⁶

Das Liniennetz Berlins bestand nach dem zweiten Weltkrieg hauptsächlich aus Untergrund- und Stadtbahnlinien. Bei der U-Bahn kam es kaum zu Veränderungen, wobei bei der S-Bahn aus den drei Nachkriegslinien im Jahr 1958 sechs wurden. Kurz vor dem Bau der Mauer hatte die U-Bahn also Linien A-E und die S-Bahn Linien 1-6. Bei beiden von diesen Netzen hatten sich bei manchen Linien unterschiedliche Varianten entwickelt, das heißt, dass die Mehrheit der Strecke gleichblieb, aber z.B. jeder dritte Zug endete zwei Haltestellen von der tatsächlichen Endstation oder gab es verschiedene Abkürzungen, die zu den verschiedenen Endhaltestellen der Strecken führten. Eine Besonderheit stellt die S-Linie 1 dar, die als die heutige Ringbahn fungiert und in ihrer Streckenführung bis heute überwiegend gleichgeblieben ist.

Von 1945 bis zum Mauerbau bleibt Berlin mit einer einzigen Ausnahme eine freie Stadt. Das hieß, dass jeder mit der S- oder U-Bahn von West nach Ost oder umgekehrt zu jederzeit fahren konnte. Eine Ausnahme stellt die Berlin-Blockade im Jahr 1948 dar, bei der West-Berlin fast ohne Gas und Strom funktionieren musste, da die Versorgung von Ost-Berliner Regierung streng geregelt wurde. Es wurden auch alle Straßen, die nach West-Berlin führten, blockiert. Die notwendige Überlebensgüter wurden durch eine Luftbrücke nach Berlin-Tempelhof hingeflogen. Daraufhin wurden von West-Berlin Wirtschaftssanktionen aufgehoben. Im Mai 1949 war die Blockade zu Ende und somit auch die Sanktionen. Es blieben viele Straßen geschlossen und nach

⁴ Vgl. MDR.DE o. J.

⁵ NDR o. J.

⁶ Vgl. „SED und ihre führende Rolle - DDR - Mythos und Wirklichkeit Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.“ o. J.

West-Berlin kam man zu dieser Zeit nur via Transitwege, Luftkorridore und den öffentlichen Verkehr.⁷ Aber trotzdem konnten sich Menschen, die schon in der Stadt waren, zwischen den Besatzungszonen mit S- oder U-Bahn frei bewegen.⁸

Ende 50er Jahre kam es in Berlin zu der Zweiten Berlin-Krise, wobei viele Flüchtlinge aus der DDR ihr neues zuhause in West-Berlin fanden. Währenddessen handelten Nikita Chruschtschow aus dem Osten und J.F. Kennedy aus dem Westen Bedingungen aus, unter welchen West-Berlin eine freie Stadt bleiben dürfte, was durch das „Chruschtschow Ultimatum“ bis zum Schluss gelang. Um die Auswanderung Richtung West-Berlin zu beenden wird in der Nacht vom 12. auf 13. August 1961 mit dem Mauerbau begonnen. Dies macht die Teilung Berlins nun nicht nur politisch, sondern auch geographisch erfassbar.⁹ Herr Gorsleben erzählte mir, dass die Regierung auch deshalb Bahnhöfe geschlossen hat, da an einigen Haltestellen, die nun als Geisterbahnhöfe bekannt sind, Grenzübergänge gebaut werden müsste.

Geisterbahnhöfe waren ein Phänomen, das zur Zeit der DDR entstand. Der Begriff hat sich später auch in Ost-Berlin gefestigt, ursprünglich stammt er aber von Westberlinern, die zwischen den Jahren 1961 und 1989 mit der U-Bahn Linie C und D oder mit der Nord-Süd-Bahn von Westen nach Westen fuhren. Die Strecken gingen noch durch das Ost-Berliner Gebiet – allerdings hielten die Bahnen an insgesamt 15 Bahnhöfen nicht an.

⁷ Vgl. GRAU, HAUENHORST & WÜRZ o. J.

⁸Vgl. „Berlin nach 1945 – Besetzung, Spaltung, Mauerbau und Kalter Krieg“ 2016

⁹ Vgl. GRAU & WÜRZ o. J.

3 Eine Auswahl der bedeutendsten Berliner Bahnhöfe, die 1961 zu Geisterbahnhöfen wurden

3.1 Nordbahnhof

Der Nordbahnhof wurde im Laufe der Vergangenheit immer wieder verändert. Der Stettiner Bahnhof, wie Nordbahnhof vor 1950 hieß, war zu seiner Zeit einer der wichtigsten Bahnhöfe Berlins. Er zählte bis 1876 auch zu den sogenannten Kopfbahnhöfen.^{10 11} Unter dem Begriff „Kopfbahnhof“ versteht man „einen Bahnhof ohne durchgehende Gleise.“¹²

Der Nordbahnhof wurde in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts eröffnet und diente für Züge, die in den Ferienort ‚Pommersche Seebäder‘ führen. In den 1890er Jahren wurde zu ihm ein Vorortbahnhof angebaut, durch den nach 1924 die S-Bahn nach Bernau (bei Berlin) fuhr. Da die Schäden an dem Bahnhofsgebäude von dem Zweiten Weltkrieg sehr groß waren, entschloss sich die Reichsbahn-Direktion dazu, den Bahnhof ab 1952 nicht mehr für den Personenverkehr zu nutzen.

Die Lage des Bahnhofs war genau an der Grenze zwischen Ost- und West-Berlin, im Berliner Bezirk Mitte an der Invalidenstraße. Von seinen zwei Ausgängen führte je einer auf eine Seite der geteilten Stadt. Das war ein wesentlicher Grund für den zukünftigen Geisterbahnhofstatus.¹³

3.2 Unter den Linden

Seit 2009 ‚Brandenburger Tor‘ genannt, vorher aber noch ‚Unter den Linden‘, ist ein S- und U-Bahnhof nahe dem Pariser Platzes und dem Brandenburger Tor. Bis 1939 gehörte er auch als ein Kopfbahnhof zu den wichtigsten S-Bahn Haltestellen Berlins.

¹⁰ Vgl. KOSSERT 2008, S. 331

¹¹ Vgl. BERLINER UNTERWELTEN o. J.

¹² „Duden | Kopfbahnhof | Rechtschreibung, Bedeutung, Definition, Herkunft“ o. J.

¹³ Vgl. KNOBLOCH, RICHTER & WENZEL 2014, S. 17

Die Züge, die hierher aus Südosten und Südwesten kamen, drehten gleich um und fuhren wieder zurück. Als Zeichen, dass dieser Bahnhof auch ein Geisterbahnhof werden würde, kann man das Verschwinden des vierten Ausgangs Mitte der fünfziger Jahre deuten. Der besagte Ausgang befand sich direkt vor der sowjetischen Botschaft. Ein paar Jahre später wurden auch die restlichen drei Auswege geschlossen.

3.3 Friedrichstraße

Im Zentrum der deutschen Hauptstadt auf dem Weg von „Unter den Linden“ Richtung Spree trifft man auf der Friedrichstraße die gleichnamige Ausnahme zwischen den Geisterbahnhöfen: der einzige Bahnhof der Westlinien unter östlichem Gebiet Berlins, der nicht geschlossen wurde. Der Grund dafür war ziemlich klar – der U- und S-Bahnhof Friedrichstraße wurde schon 1936 zum größten Umsteigeort zwischen den Stadtlinien in ganz Berlin. Nach der Eröffnung des S-Bahnhofs im Jahr 1882 wurde in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts der U-Bahnhof angebaut, und zehn Jahre später kam noch die unterirdische S-Bahn Haltestelle der Nord-Süd-Trasse hinzu.¹⁴

3.4 Oranienburger Straße

Ein von vielen Kultur- und Erholungsorte im Stadtteil Mitte eingekreister Bahnhof, der 1936 von Adolf Hitler eröffnet wurde – der S-Bahnhof Oranienburgerstraße wurde 1961 auch zum Geisterbahnhof.¹⁵

3.5 Potsdamer Platz

Der nicht weit vom Tiergarten liegende Potsdamer Platz ist schon seit 1938 Teil der Berliner Verkehrsgeschichte. Die Lage dieses Bahnhofs war sehr strategisch, da schon zu dieser Zeit Gebäude der staatlichen Verwaltung in der Nähe lagen. Außerdem verlief ab 1945 die Ost-West Grenze Berlins quer über den Platz.

¹⁴ Vgl. S-BAHN-MUSEUM & BRAUN 2008, S. 11

¹⁵ Vgl. KNOBLOCH, RICHTER & WENZEL 2014, S. 16 ff.

Der oberirdische Kopfbahnhof verband durch eine Eisenbahnverbindung Berlin via Potsdam mit Magdeburg. Im Jahr 1981 wurde die Haltestelle auch Teil des Stadtnetzes durch die S-Bahn Linien S1 und S2. 1907 wurde der U-Bahnhof gebaut und im Jahr 1939 schloss sich hier noch die Nord-Süd-Bahn an, mit der Umsteigemöglichkeit zu mehr als zwanzig Straßenbahnen und fünf verschiedene Bussen. Nach dem Mauerbau erwarteten den U- und S-Bahnhof unterschiedliche Schicksale. Als der S-Bahnhof zum Geisterbahnhof wurde, dienten die U-Bahn Gleise für Abstellung der DDR Züge.¹⁶

¹⁶ Vgl. KNOBLOCH, RICHTER & WENZEL 2014, S. 13 f.

4 Die Veränderungen nach dem Mauerbau

Am 12. August 1961, erst einen Tag vor dem Mauerbau wurden von dem Verkehrsminister der DDR, Erwin Kramer, Unterlagen für die Unterbrechung des Verkehrs zwischen West- u. Ost-Berlin vorgelegt. Er entschied, wo schon ein Tag später die S- u. U-Bahn Strecken unterbrochen werden würden. In der Nacht vom 12. auf 13. August sorgten Bautrupps dafür, dass keine Bahn mehr die Grenze überqueren konnte: „Die Schienen wurden ausgerissen, Gleisbette eingeebnet und dadurch die Verbindungen dauerhaft gekappt.“¹⁷ Dies wurde den Einwohnern durch einen Abdruck in der SED Parteizeitung *Neue Deutschland* mitgeteilt.¹⁸

¹⁷ Vgl. SÄLTER & SCHALLER 2017, S. 48

¹⁸ Vgl. „SED und ihre führende Rolle - DDR - Mythos und Wirklichkeit Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.“

4.1 Veränderungen in den Bezirken

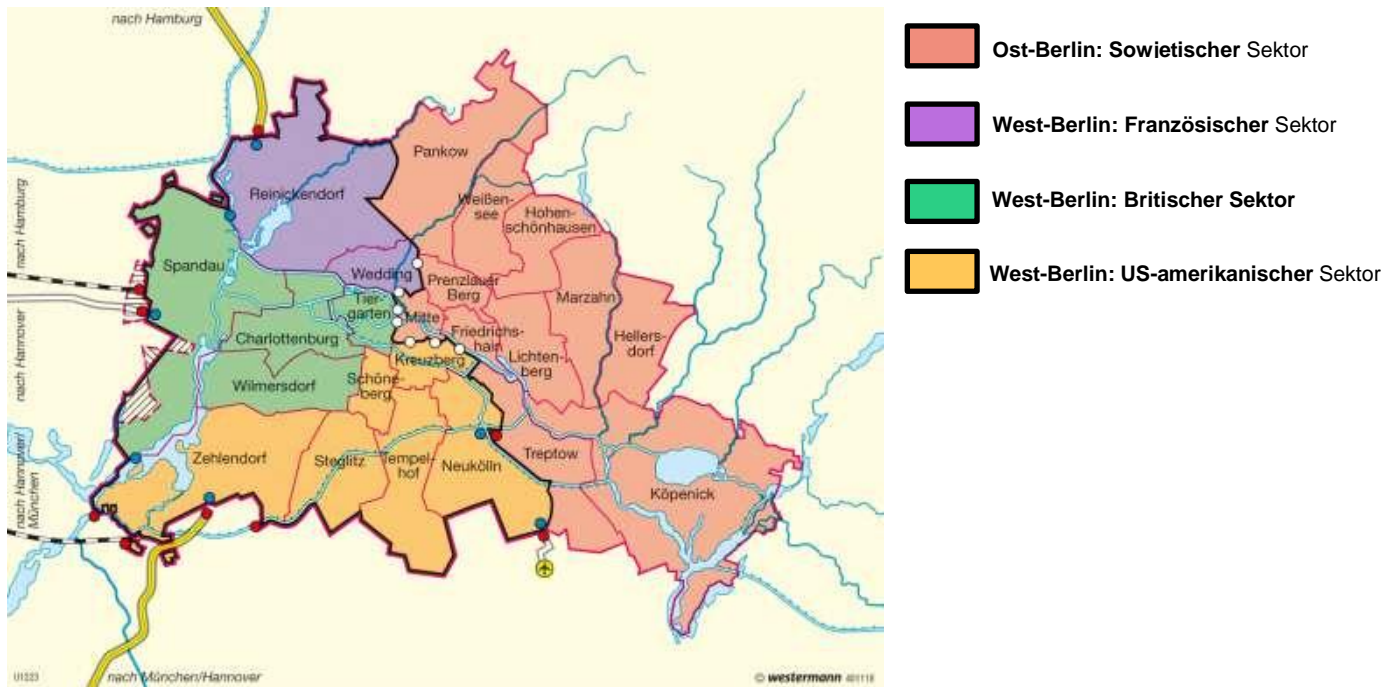


Abbildung 2: Berliner Bezirken in der geteilten Stadt (Westermann, o.J.)

Im Zentrum der Stadt verlief die Grenze zwischen den Bezirken Mitte, der noch der Sowjetunion gehörte, und westlichen Wedding, Tiergarten und Kreuzberg. Durch den Bezirk Mitte ragte Ost-Berlin und später die DDR in das West-Berliner Territorium hinein



Abbildung 3: Der Mauerverlauf im Zentrum Berlins (dpa, o.J.)

4.2 Veränderungen Im Verkehrsnetz

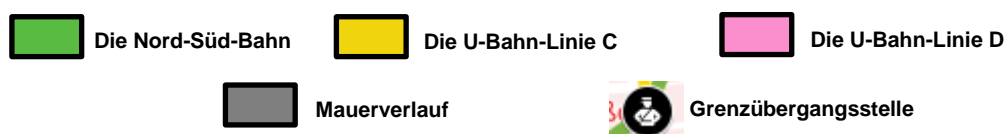


Abbildung 4: Geisterbahnhöfe im geteilten Berlin (eigene Karte erstellt mit Google My Maps)

4.2.1 Die Verkehrssituation in Ost-Berlin

Nach dieser Aktion war bei manchen Linien Ost-Berlins wochenlang der Verkehr stillgelegt. Das U-Bahn-Netz brach zusammen, nur zwei Linien blieben teilweise bestehen: die A Linie (heute U2) von der heutigen Haltestelle Mohrenstraße bis Vinetastraße (heute Pankow) und die E Linie (heute U5) vom Alexanderplatz bis nach Friedrichsfelde.

4.2.2 Die Verkehrssituation in West-Berlin

Die U-Bahn blieb hauptsächlich den Westberlinern. Da sie weitestgehend unbeschädigt war, diente sie auch als Nahverkehr. Die S-Bahn war in Betrieb, allerdings wurde sie von den Ost-Berliner Reichsbahn verwaltet und betrieben, das hieß auch, dass alle Ticketverkäufe und Devisen vom Betrieb an die DDR gingen. Mit der Zeit verschlechterten sich die Fahrbahnzustände und demnächst entgleisten im Jahre 1983 vier Züge. Während des Kalten Krieges benutzten die Westberliner die S-Bahn ungern, manche boykottierten sie sogar als eine Form von Protest.^{19 20}

1961 umfasste das Verkehrsnetz die Strecken der Linien C (heute U6) & D (heute U8) der U-Bahn, sowie die Nord-Süd-Bahn (nach 1984 die S2 und nun S1 und S2), die durch West-Berlin verliefen.

Die S-Bahnstrecke hatte vier geschlossene Haltestellen: Potsdamer Platz, Unter den Linden, Oranienburger Straße und Nordbahnhof.

Bei der Linie C waren es die U-Bahnhöfe Stadtmitte, Französische Straße, Oranienburger Tor, Zinnowitzer Straße (heute Naturkundemuseum) und Walter-Ulbricht-Stadion (heute Schwartzkopffstraße), die nicht im Betrieb waren.

Linie D besaß sechs unzugängliche Haltestellen: Heinrich-Heine-Straße, Jannowitzbrücke, den Alexanderplatz, Weinmeisterstraße, Rosenthaler Platz und letztlich Bernauer Straße.

Die Fahrt durch die Geisterbahnhöfe sei für die Westberliner ‚seltsam‘ gewesen, laut Herrn Gorsleben. Die Züge bremsten immer, sie fuhren nicht mit voller Geschwindigkeit durch die Geisterbahnhöfe. Auf den Bahnsteigen sahen die Fahrgäste immer zwei Grenzpolizisten in Transportpolizei-Uniformen.

¹⁹Vgl. SÄLTER & SCHALLER 2017, S. 48 f.

²⁰ Vgl. ebd., S. 64

4.3 Die Grenzübergangsstelle Friedrichstraße

Bemerkenswerterweise wurde der Bahnhof Friedrichstraße nie geschlossen. Stattdessen wurde die Haltestelle zu einem Kopfbahnhof und damit zu einer Grenzübergangsstelle. In der Praxis funktionierte das so, dass die Menschen, die von Westen ankamen, hier aussteigen mussten, ebenso wie die Menschen aus dem Osten.

Als der Bahnhof zum Grenzübergang wurde, musste er in Ost und West aufgeteilt werden. Die unterirdischen Gleise, wo die Nord-Süd-Bahn und die Linie C der U-Bahn fuhren, gehörten zu West-Berlin. Für die Westberliner hieß das, sie konnten hier aussteigen, in den Kiosks der DDR einkaufen, wieder einsteigen und zurück nach Westen fahren. Des Weiteren konnten sie auch zum Grenzübergang gehen.

Im Erdgeschoss befand sich der Grenzübergang mit der Pass- bzw. Zollkontrolle, Warte-, Verhör- und Büroräumen, einigen Arrestzellen und einem Kassenschalter, wo man die Visa- bzw. Einreisegebühr bezahlen musste, wobei sich die Bürger in einer dazugehörigen Wechselstube ihr Geld wechseln lassen konnten. Es musste ein Mindestbetrag umgetauscht werden: 25 Mark-West gegen 25 Mark-Ost. Danach erfolgte die Einreise-Kontrolle. Der Ausgang aus dem Erdgeschoss führte nur nach Ost-Berlin.

Die oberirdischen Bahnsteige wurden nach West und Ost getrennt, und das sogar mit einer Wand – bis 1982 war sie aus Glas, aber wegen Fluchtversuchen wurde sie im selben Jahr durch eine Stahlwand ersetzt. Es gab drei Gleise: das südlichste Gleis A und das mittige Gleis B gehörten der Bundesrepublik, das nördlichste Gleis C der DDR.

Auf dem Bahnsteig A fuhren Fernzüge, die entweder aus oder in Richtung Haltestelle Berlin Zoo fuhren. Ab 10. Dezember 1961 verschärfte sich aber die Kontrolle der DDR und als Fernverkehr wurden Berlin- bzw. Transitzüge im Betrieb genommen, die am Bahnhof Friedrichstraße losfuhren und endeten. Diese Züge wurden ständig kontrolliert, Personen wurden am Bahnsteig sowie im Zug kontrolliert, am Gleis waren Posten

mit Waffen und es war die oberste Priorität, keine möglichen Flüchtlinge durchzulassen. Außerdem gab es noch internationale Züge aus Berlin Zoo, die ebenfalls Bahnhof Friedrichstraße hielten. Der Bahnsteig B war ausschließlich für die West-Berliner S-Bahn bestimmt. Das Gleis C diente als Kopfbahnhof für die Ost-Berliner S-Bahn.²¹

Wenn jemand aus Ostberlin nach Westberlin oder zu den Westberliner Gleisen gelangen wollte, musste er durch die Pass- und Grenzkontrolle gehen. Die Posten durchsuchten die Passagiere sowie ihre Gepäckstücke und konnten zu jederzeit die Frage stellen „Warum nehmen Sie das mit?“. Laut Herrn Gorsleben wurden die Menschen sogar drangsaliert. Manchmal mussten seine Freunde aus dem Westen bis auf die Unterwäsche ausziehen. Die Bahnhofshalle Friedrichstraße bot dafür aber nicht ausreichend Kapazitäten. Deswegen wurde ein Jahr nach dem Mauerbau eine neue Halle nur für Pass- und Grenzkontrollen eröffnet – umgangssprachlich der Tränenpalast. Passagiere aus dem Westen konnten natürlich zurückfahren, für Ostdeutsche war das allerdings schwerer. Wie der Name schon sagt, kam es hier zu vielen Tränen bei Trennungen von Familien, Freunden oder Verliebten.²²

²¹Vgl. PREUB o. J. S. 1f

²² KRAUS o. J.

5 Fluchtversuche

Im Untergrund vom geteilten Berlin soll es angeblich ungefähr 70 Fluchtversuche gegeben haben, wobei nur neunzehn davon erfolgreich waren.²³

5.1 Maßnahmen gegen Fluchtversuche

Um die Geisterbahnhöfe vor der Bevölkerung Ost-Berlins zu verbergen und um ihre Tunnel als mögliche Fluchtwege unzugänglich zu machen, hatte sich die SED dazu entschieden, die Eingänge zu verbergen. Die in der Nacht leuchtende Schilder „S – Bahn“ wurden entfernt, die Treppen zugemauert und die Bahnhöfe wurde nicht mehr in Stadtkarten gekennzeichnet.

Einen anderen Weg, die Fluchtversuche zu verhindern, fand die DDR Regierung in der Errichtung einer unterirdischen Mauer. Die oberirdische Berliner Mauer hatte viele Fluchtversuche erfolgreich verhindert, weswegen immer mehr Bürger versuchten unterirdisch zu fliehen. Sie wollten z.B. durch die Kanalisation kriechen oder sich eigene Tunnel graben. Die S - und U-Bahn-Tunnel waren natürlich eine weitere Möglichkeit, wie man das Gebiet der DDR verlassen konnte. Deshalb ließ die SED eine unterirdische Mauer bauen, damit die Bürger Ostdeutschlands nicht durch Verbindungsbahnhöfe flüchten könnten. Der unterirdische Raum in den Bahnhöfen wurde manchmal sogar mehrmals zumauert.²⁴

Um die Bahnhöfe abzusichern wurden Trittbretter an den Gleisen verlegt, sowie Lichtschranken und optoelektronische Sicherheitsanlagen von der Regierung installiert. Zusätzlich wurden nachts Rollgittertüre nach unten geschoben.²⁵ Diese wurden auch nach Alarmauslösung heruntergelassen. Bei manchen versperrten Bahnhöfen gab es die Signalanlagen sogar beim Eingang. Auf den Bahnsteigen wurden in Gleis Nähe

²³Vgl. BERLINER UNTERWELTEN o. J.

²⁴ Vgl. SÄLTER & SCHALLER 2017, S. 88 ff.

²⁵ Vgl. ebd., S. 95

Dornenmatten gelegt, damit es unmöglich wäre, runter in das Gleis zu springen oder vom Gleis auf den Bahnhof zu klettern.

Es kam so weit, dass die meisten Notausgängen geschlossen wurden und die Regierung entschied die verbliebenen Notauswege mit weiteren Signalanlagen auszustatten. Das wirft natürlich die Frage auf, was im Brandfall oder bei einem Unfall passieren würde – erst kurz vor dem Mauerfall wurden die Geisterbahnhöfe wieder zugänglicher gemacht, was die Sicherheit ungemein erhöhte.

Für den Fall, dass es zu einem Fluchtversuch kommen sollte, gab es deshalb die Wachposten in Bunkern. Die Regierung vermutete auch unter den Grenzposten mögliche Flüchtlinge, weshalb sie während ihrer Schicht an den Geisterbahnhöfen ebenfalls in Bunkern eingeschlossen waren, die zusätzlich mit Signalanlagen gesichert wurden.²⁶ Später während des Kalten Krieges entschloss sich die Regierung dazu, weitere Türen in die Bunker einbauen zu lassen um bei Unfällen schneller eingreifen zu können.

Herr Gorsleben meinte, die Grenzposten hatten bei einem Flüchtling Schießbefehl gehabt, was sich auch später in dem Kapitel ‚Erfolgreiche Fluchtversuche‘ bestätigt. Das zeugt davon, dass das größte Ziel der DDR darin bestand, eine Flucht in den Westen mit allen Mitteln zu verhindern.

5.2 Erfolgreiche Fluchtversuche

Es ist nur eine erfolgreiche Fluchtgeschichte offiziell bekannt, auch wenn es wahrscheinlich viel mehr gibt. Kurt B. und Dieter K. waren zwei Ostberliner, die im September 1966 festgenommen wurden, da sie die U-Bahnhaltestelle Heinrich-Heine-Straße und ihre Umgebung sehr fleißig untersuchten.

²⁶ Vgl. SÄLTER & SCHALLER 2017, S. 98ff.

In der Nacht vom 3. auf 4. Oktober desselben Jahres brach das Duo den vermauerten Eingang, weitere Sperrmauer und Rollgitter mit einfachen Werkzeugen auf. Am 7. Oktober schafften sie es bis zu den Gleisen, von wo sie Richtung Westen liefen. Aus Versehen traten sie aber auf die Trittbretter und lösten die Signalkontaktalarne aus. In Reaktion dazu liefen ihnen zwei Gruppen Grenztruppen entgegen und Kurt B. und Dieter K. wurden 25 Meter vor der Grenze erwischt festgenommen. Sie wurden für mehrere Jahre inhaftiert.

5.3 Erfolgreiches Flüchten

5.3.1 Flüchten von Grenzposten

Bodo Z. War ein Angestellter der DDR. Er arbeitete in der Position eines Unteroffiziers und er war auch der Gruppenführer der Grenztruppen. Am Abend des 27. Dezember 1962 teilte er sich selbst als ein Grenzpost an der U-Bahn Haltestelle Walter-Ulbricht-Stadion (heute Schwarzkopffstraße) ein. Um 3 Uhr morgens des nächsten Tages verließ er seinen Posten, sprang auf die Gleise, lief erst entlang des Bahnsteiges und dann noch weitere 250 Meter Richtung Westen. Da kam er nach draußen wahrscheinlich durch einen Notausstieg, der zum West-Berliner Teil der Chausseestraße fuhr.

Seine Kollegen bemerkten das erst 15 Minuten zu spät und konnten Bodo Z. nicht mehr aufhalten.

Das Flüchten von Grenzposten war nicht selten. In den folgenden Jahren kam es zu zehn weiteren Fluchtversuchen von Grenzsoldaten, die sich einen günstigen Augenblick aussuchten, und von einem der Grenzbahnhöfe nach West-Berlin liefen.

5.3.2 Flüchten von Baimitarbeiter

Erwin R. wurde für die Gleisbauarbeit des U-Bahn-Tunnels am 13.2.1963 zwischen dem Heinrich-Heine-Straße Bahnhof und der Grenze zu West-Berlin angestellt. Allerdings war er schon vor der Mauerzeit für die DDR als Grenzposten in der Stadt tätig – er hatte also die Unterschiede zum Leben im Westen mit eigenen Augen gesehen, was ihn mitunter wahrscheinlich zum Flüchten motivierte.

Die Arbeit war von der Ost-Deutschen Reichsbahn organisiert und es gab vier Grenzsoldate und ein Feldweibel (niedrigster Dienstgrad bei den Unteroffizieren bei Heer und Luftwaffe), um die 28 Mitarbeitern bei der Arbeit zu kontrollieren. Die Mitarbeiter hielten sich etwa fünf Meter von der Grenze entfernt auf. Im Falle von Erwin K. begann die Arbeit erst gegen Mitternacht, wobei sich zwei von den Grenzsoldaten und der Feldweibel entschieden, ihr Abendessen zu holen. Als sich Erwin R. nur ein Meter von der Grenze befand, standen die zwei gebliebenen Aufpasser jeweils auf den Gleisen. Er entschied sich die Grenzmarkierung zu überspringen und rannte schnell in die sichere Nähe von West-Berliner Bereitschaftspolizisten, die ihn zum U-Bahnhof Moritzplatz begleiteten.²⁷

²⁷ Vgl. SÄLTER & SCHALLER 2017, S. 101 ff.

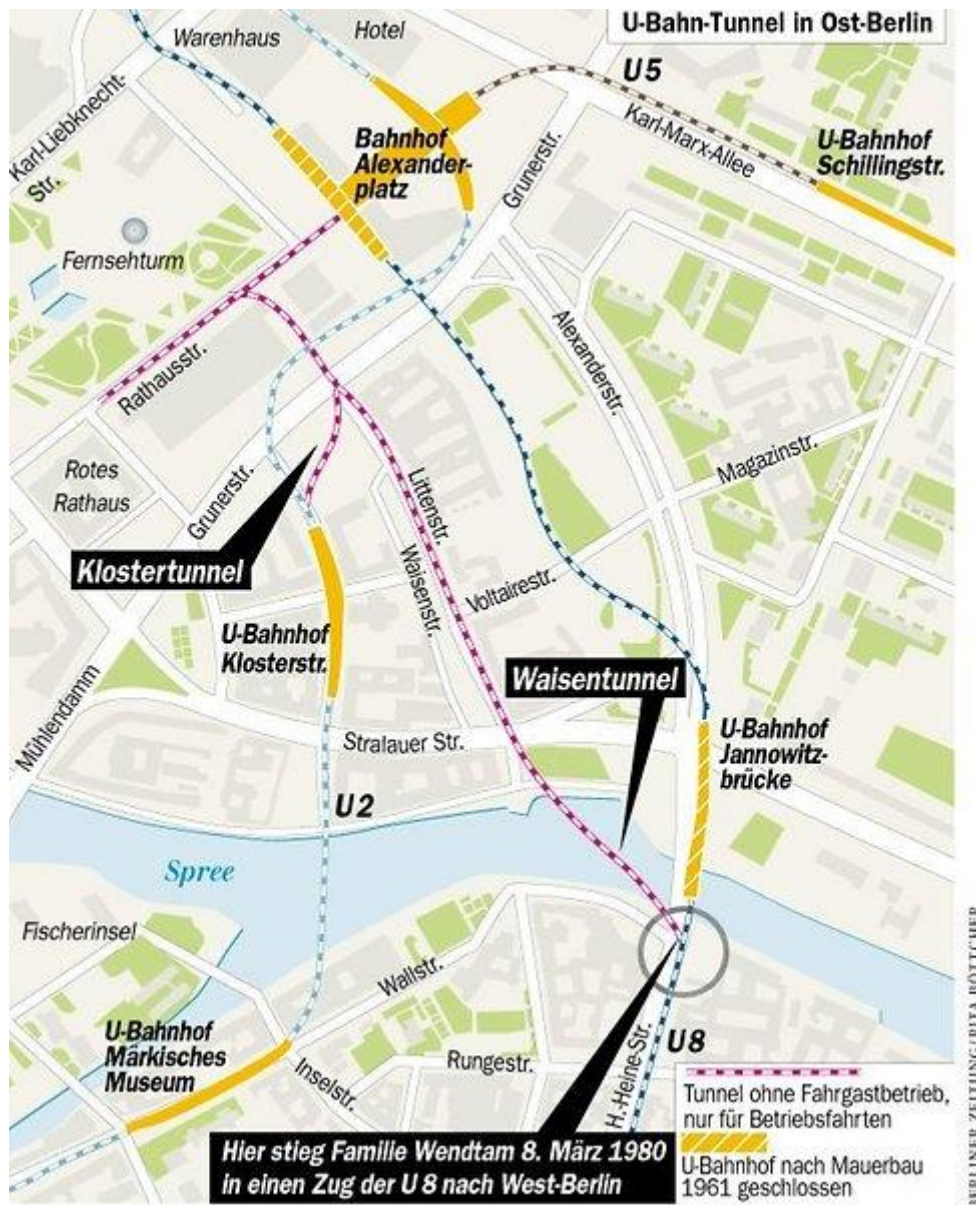


Abbildung 5: Flucht der Familie Wendt graphisch dargestellt (Böttcher, 2014)

Eine weitere erfolgreiche Flucht wurde von Dieter Wendt und seine Familie und die seines Cousins unternommen. Dieter Wendt kannte Osten angestellt war. Am 8. Februar 1980 fuhren beide Familien mit der U2 bis U-Bahnhof Klosterstraße, von dort nutzten sie den stillgelegten Waisentunnel, der im normalen Betrieb eigentlich nicht benutzt wurde und liefen soweit es ging. Sie kamen fast bis zum Gleis der Linie U8, die bereits zu West-Berlin gehörte. Da der Ausgang wegen der Nähe zur Spree verschlossen wurde, ging Dieter Wendt zum Geisterbahnhof Jannowitzbrücke, wo er den

Grenzposten mitteilte, er müsse Arbeiten durchführen. Das machte er allerdings nicht. Stattdessen bewegte er sich auf den Gleisen der U8 bis hin zu dem verschlossenen Waisentunnel, und öffnete die Tür für die wartenden Familien. Die ganze Gruppe wartete dann auf den Gleisen der U8, wobei D. Wendt eine rote Lampe als Halt-Signal für den Fahrer des U-Bahn-Fahrzeugs aus West-Berlin hielt, sowie eine Fahrsperrung auf die Gleise legte, damit der Fahrer, der grundsätzlich angewiesen war, ohne Halt durch Ost-Berlin zu fahren, gezwungen würde anhalten zu müssen. Der Fahrer hielt wirklich an, und nahm glücklicherweise beide Familien mit bis nach West-Berlin.²⁸

Als Folge dieser Flucht durfte nie wieder ein Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe alleine an die Gleise treten.

5.3.3 Fluchtversuche von Bürgern

Wie Herr Gorsleben im Interview sagt, wäre ihm oder keinem, den er kennt, jemals eingefallen, aus der DDR zu flüchten. Es wurde über die Geisterbahnhöfe nicht viel gesprochen, und man wusste nur von ihrer Existenz, da sie in alten Stadtkarten eingezeichnet waren. Die DDR ließ allerdings neue Karten drucken, in denen die Bahnhöfe gar nicht mehr auftauchten. In manchen Karten wurde sogar die gesamte westliche Seite geschwärzt - nur der Verlauf des Flusses Spree war eingezeichnet. Herr Gorsleben ist also kein Fall bekannt, in dem ein Zivillist durch die S- oder U-Bahn-Tunnel in den Westen geflohen wäre.

²⁸Vgl. SÄLTER & SCHALLER 2017, S. 104 ff.

6 Die Bahnhöfe nach 1989

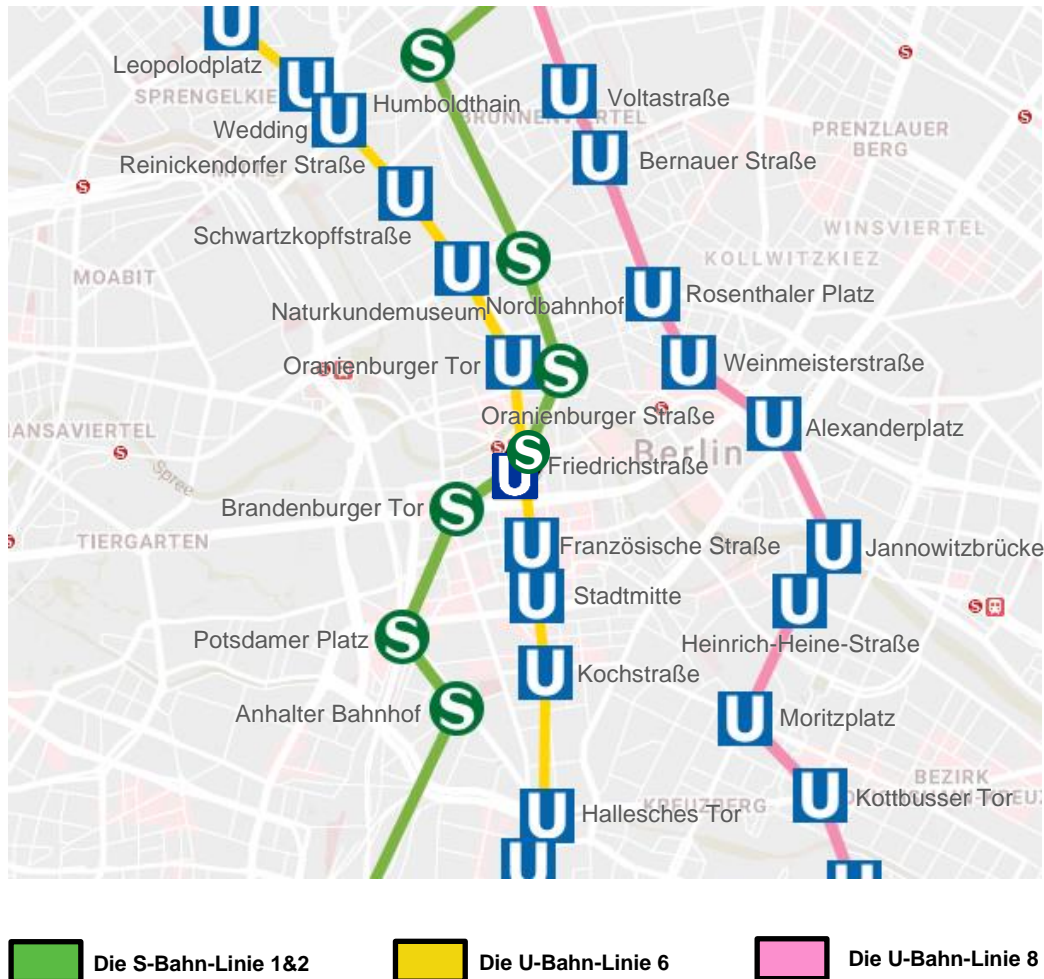


Abbildung 6: Das Verkehrsnetz im Bezirk Mitte nach 1989 (eigene Karte erstellt mit Google My Maps)

Kurz vor Mitternacht am 9. November 1989 werden die ersten Grenzen der Berliner Mauer geöffnet. Somit werden auch die Geisterbahnhöfe wiederbelebt. In der Nacht von 10. auf 11. November bauten Truppen von Soldaten die unterirdischen Grenzsperren Berlins ab. Dies geschah unter Beaufsichtigung des damaligen Direktors für die Ost-Berliner Verkehrsbetriebe, Wolfgang Predl. Alle Haltestellen und Bahnsteige waren natürlich noch im Zustand von 1961 – also dreckig und altmodisch. Aber da die Bahn innerhalb der fast 30 Jahre lange Schließung immer noch gefahren war, hatten sie nicht nur standgehalten, sondern waren auch noch betriebsbereit.

Der U-Bahnhof Jannowitzbrücke war der erste gewesen, der geschlossen wurde und öffnete tagsüber am 11.11.1989 um halb zwölf seine Türen wieder. Als letzter Bahnhof wurde der S-Bahnhof Potsdamer Platz erst zweieinhalb Jahre später, am 1. März 1992 wiedereröffnet.²⁹ So wurden endlich nach der Wende alle betroffenen Linien wiederhergestellt, und alle ehemaligen Bahnhöfe benutzt wie vor 1961.

Da sich ungefähr 38 Jahre lang nicht um die Bahnsteige nicht gekümmert wurde und sie außer von den Grenzposten, von sonst niemanden benutzt wurden, musste einige vor ihrer Wiedereröffnung erst einmal sauber gemacht werden. Welche wurden auch ein bisschen rekonstruiert, deswegen kam es bei ihnen zu einer späteren Wiedereröffnung.³⁰

Nach der Vereinbarung Berlins wurden S- sowie U-Bahn-Linien mit Zahlen bezeichnet. Von den betroffenen U-Bahn-Linien C & D wurden also die aktuellen U-Bahn-Linien 6 & 8. Die ehemalige Nord-Süd-Bahn wird nun von zwei S-Bahn-Strecken überlegt – von der S1 & S2.

Drei von den ehemaligen Geisterbahnhöfen wurden nach der in passendere Namen umgenannt. Der U-Bahnhof Walter-Ulbricht-Stadion der Linie C, der den Namen nach einem der Staatsoberhäupter der DDR trug, wurde zum U-Bahnhof Schwartzkopffstraße umgenannt. Der folgende Bahnhof der Strecke C, ehemaliger U-Bahnhof Zinnowitzer Straße bekam nach der Wende die Bezeichnung Naturkundemuseum. Auf der S-Linie wurde die Haltestelle Unter den Linden auf Brandenburger Tor umbenannt. Viele von den Geisterbahnhöfen haben auf den Bahnsteigen große Fotos davon, wie sie gleich nach dem Jahr 1989 ausgesehen haben, zum Beispiel Rosenthaler Platz. Hervorzuheben ist auch ist auch, dass manche unter Denkmalschutz stehen.

²⁹ NEUMANN 2015

³⁰ Vgl. SÄLTER & SCHALLER 2017, S. 114 ff.

Herr Gorsleben erklärte mir, dass es so ein ‚Aha-Erlebnis‘ für ihn war, als die Bahnhöfe wiedereröffnet wurden, da sie immer da gewesen waren, aber als nicht benutzbar verschwanden sie von der Bildfläche.

7 Fazit

In Jahren 1961 bis 1989 sind mit dem Bau der Mauer in Ost-Berlin mehrere Bahnhöfe geschlossen, und für Ostberliner unzugänglich gemacht worden. Die damals führende Partei SED hat die Bahnhöfe überwachen lassen und sogar eine unterirdische Mauer gebaut, um Fluchtversuche zu verhindern.

West-Berliner Zivilisten konnten zwar in den Zügen durch die Bahnhöfe hindurchfahren, allerdings durften sie nirgendwo im Ost-Teil der Stadt, außer am Bahnhof Friedrichstraße, aussteigen. Friedrichstraße wurde zu der Zeit zu einer Grenzübergangsstelle zwischen Ost und West in der Mitte der Stadt geworden, wo man als Westdeutscher in den Ostdeutschen Kiosks einkaufen konnte. Der Tränenpalast wurde später für die Pass- und Grenzkontrollen gebaut, da die Massen an Menschen zu groß wurden.

Durch die S- und U-Bahn-Tunnels sind aus Osten hauptsächlich Mitarbeiter der Ost-Berliner Verkehrsbetriebsmitarbeiter und Grenzsoldaten geflüchtet – für die Zivilisten war es laut Herrn Gorsleben viel zu gefährlich.

Im Interview mit Herrn Gorsleben habe ich Einblicke in die Gedanken einiger Ostberliner und ihrer Meinung zu West-Berlin bekommen. Die Meisten wussten nicht wirklich, was im Westen geschah, aber viele von ihnen wollten aus Neugierde nach West-Berlin (und allgemein in den Westen) reisen. Die Ost-Berliner Bürger hatten natürlich Angst die DDR zu verlassen, da Ausreiseversuche als Flucht betrachtet werden konnten und sich die Menschen somit in Lebensgefahr begaben. Aber selbst, wenn viele Ostberliner einen Fluchtversuch nicht wagten, so wunderten sie sich doch immer über die Teilung der Stadt. Gerade diejenigen, die vor dem Mauerbau geboren waren, bereuten oftmals, dass sie nicht in den Westen geflohen waren, als es die Möglichkeit dazu gab. Viele Menschen hatten Freunde und Verwandte im Westen, ganze Familien wurden auseinandergerissen. Viele versuchten deshalb Ausreiseanträge zu stellen, aber in der Mehrheit der Fälle wurden diese abgelehnt.

Durch das Reiseverbot in den Westen verbrachten viele Ostberliner deshalb ihre Ferien in den östlichen Ländern. Diese Information war neu für mich. Herr Gorsleben erzählte mir, dass er mit seinen Freunden immer im Sommer nach Polen, Tschechien oder in die Slowakei gefahren ist. Er ist sogar bis nach Ahtopol, den südlichsten Punkt von den Ländern der Eisernen Vorhang, gefahren. Reisen konnten sie also, nur nicht in den Westen.

8 Literaturverzeichnis

8.1 Sekundärliteratur

KNOBLOCH, Heinz, RICHTER, Michael, WENZEL, Götz Thomas (2014): *Geisterbahnhöfe: Westlinien unter Ostberlin*. (7. Auflage. edition.). Berlin: Links Christoph Verlag

KOSSERT, Andreas (2008): *Kalte Heimat: Die Geschichte der deutschen Vertriebenen nach 1945*. Siedler Verlag

SÄLTER, Gerhard, SCHALLER, Tina (2017): *Grenz- und Geisterbahnhöfe im geteilten Berlin: Begleitband zur Ausstellung im Berliner Nordbahnhof*. (2.). Berlin: Ch. Links Verlag

8.2 Online-Quellen

Der Anhalter Bahnhof | Monumente Online (o. J.): Online verfügbar unter: URL:

<https://www.monumente-online.de/de/ausgaben/2007/3/das-tor-zur-welt.php#.XOw4psgzblU> [27.05.2019]

Berlin nach 1945 – Besetzung, Spaltung, Mauerbau und Kalter Krieg (2016, 4. Juli): Online verfügbar unter: URL: <https://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/geschichte/berlin-nach-1945/> [29.01.2020]

BERLINER UNTERWELTEN (o. J.): *Stettiner Tunnel*. Online verfügbar unter: URL:

<https://www.berliner-unterwelten.de/verein/forschungsthema-untergrund/verkehrs-bauwerke/stettiner-tunnel.html> [26.05.2019]

BERLINER UNTERWELTEN (o. J.): *Unterirdisch in die Freiheit*. Online verfügbar unter: URL:

<https://www.berliner-unterwelten.de/fuehrungen/gruppen/unterirdisch-in-die-freiheit.html> [05.01.2020]

BÖTTCHER, Rita (2014): *Berliner Zeitung: Per Anhalter mit der U-Bahn in den Westen*.

Online verfügbar unter: URL: <https://www.berliner-zeitung.de/vor-24-jahren-floh-einstellwerksmechaniker-durch-einen-transit-tunnel-aus-der-ddr-jetzt-spricht-er-erst-mals-darueber-per-anhalter-mit-der-u-bahn-in-den-westen-li.59747> [11.11.2019]

- DPA (o. J.): *Mauer in Berlin: Wo sie noch steht – Berlin.de*. Online verfügbar unter: URL: <https://www.berlin.de/tourismus/insidertipps/1757657-2339440-mauer-in-berlin-wo-sie-noch-steht.html> [11.02.2020]
- Duden | *Kopfbahnhof | Rechtschreibung, Bedeutung, Definition, Herkunft* (o. J.): Online verfügbar unter: URL: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Kopfbahnhof> [26.05.2019]
- GRAU, Andreas, WÜRZ, Würz (o. J.): *LeMO Kapitel: Berlin-Blockade 1948*. Online verfügbar unter: URL: <https://www.hdg.de/lemo/kapitel/nachkriegsjahre/doppelte-staatsgruendung/berlin-blockade-1948.html> [28.01.2020]
- KRAUS, Dorothea (o. J.): *Gerade auf LeMO gesehen: LeMO Kapitel: Tränenpalast*. Online verfügbar unter: URL: <https://www.hdg.de/lemo/kapitel/geteiltes-deutschland/modernisierung/reformversuche-im-osten/traenenpalast.html> [13.12.2019]
- LENCER (o. J.): *Das geteilte Berlin*. Online verfügbar unter: URL: <https://www.zeitklicks.de/ddr/zeitklicks/zeit/politik/die-beiden-deutschen-staaten/das-geteilte-berlin/> [11.02.2020]
- MDR.DE (o. J.): *SED - Sozialistische Einheitspartei Deutschlands | MDR.DE*. Online verfügbar unter: URL: <https://www.mdr.de/zeitreise/stoebbern/damals/artikel75252.html> [07.12.2019]
- NDR (o. J.): *Die Gründung der DDR*. Online verfügbar unter: URL: [/geschichte/chronologie/7-Oktober-1949-Die-DDR-wird-gegruendet,gruendungddr100.html](https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/7-Oktober-1949-Die-DDR-wird-gegruendet,gruendungddr100.html) [02.01.2020]
- NEUMANN, Peter (2015, 29. Mai): *Nach dem Mauerfall in Berlin: In die Geisterbahnhöfe kehrt wieder Leben ein*. Online verfügbar unter: URL: <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/nach-dem-mauerfall-in-berlin-in-die-geisterbahnhoefe-kehrt-wieder-leben-ein-835986> [05.01.2020]
- PETERS, Dietlinde (o. J.): *Ein Bericht über die sogenannten Alterstransporte Berliner Juden nach Theresienstadt | FHXB Museum*. Online verfügbar unter: URL: <https://www.fhxb-museum.de/index.php?id=65> [27.05.2019]
- PREUß, R. (o. J.): *Der Bahnhof Berlin Friedrichstraße: Die Grenzstation*. Online verfügbar unter: URL: <https://bahn-extra.de/leseprobe/der-bahnhof-berlin-friedrich-stra%C3%9Fe-die-grenzstation> [13.12.2019]

SED und ihre führende Rolle - DDR - Mythos und Wirklichkeit Konrad-Adenauer-Stiftung

e.V. (o. J.): Online verfügbar unter: URL: <https://www.kas.de/web/ddr-mythos-und-wirklichkeit/sed-und-ihre-uehrende-rolle> [07.12.2019]

WESTERMANN (o. J.): *Diercke Weltatlas: Die geteilte Stadt (1945–1990)*. Online verfügbar

unter: URL: <https://diercke.westermann.de/content/berlin-die-geteilte-stadt-1945%E2%80%931990-978-3-14-100380-2-29-3-1> [11.02.2020]

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Berlin geteilt auf Ost und West (Lencer, 2010).....	8
Abbildung 2: Berliner Bezirken in der geteilten Stadt (Westermann, o.J.).....	15
Abbildung 3: Der Mauerverlauf im Zentrum Berlins (dpa, o.J.).....	15
Abbildung 4: Geisterbahnhöfe im geteilten Berlin (eigene Karte erstellt mit Google My Maps).....	16
Abbildung 5: Flucht der Familie Wendt graphisch dargestellt (Böttcher, 2014).....	24
Abbildung 6: Das Verkehrsnetz im Bezirk Mitte nach 1989 (eigene Karte erstellt mit Google My Maps).....	26

9 Anhang: Transkript vom Interview mit Herrn Gorsleben

Ich: Sie haben seit 1983 in Berlin gelebt, in der DDR, also Ostberlin, haben Sie die Geisterbahnhöfe wahrgenommen?

Herr Gorsleben: Ja, habe ich, und zwar gab es sogar zu DDR Zeiten noch alte Atlanten, wo die U-Bahn Linien alle eingezeichnet waren mit den Bahnhöfen, was, sozusagen im normalen Alltag, waren die nicht eingezeichnet. Und die DDR hat ja im Prinzip nur zwei Linien gehabt, und das war die A und die E Linie. Die E Linie war Tierpark zum Alexanderplatz, was jetzt die U5 ist, und die A Linie war von Pankow Vinetastraße bis Mohrenstraße, das ist eine vorm Potsdamer Platz. Und dass es die heutige U8 gab, wusste ich, aber die hat halt nirgendwo angehalten. Aber man wusste natürlich durch diese alten Atlanten geschweige durch alte Karten, wo diese Bahnhöfe sind, und einer oder mehrere Bahnhöfe lagen halt auch in Mitte, wo ich studiert hat, an der Humboldt-Uni, und wo Freunde gewohnt haben. Und ein Kumpel von mir, der hat sich ganz besonders für diese Geisterbahnhöfe auch interessiert und der wohnte in der Nähe der Weinmeisterstraße, was jetzt die U8 ist ja, und dann sind wir dort hingegangen, und dann hat er uns zum Beispiel gezeigt die Treppe, in der Rosenthaler Straße, die man runtergeht, war halt zersperrt mit so einem Eisentor, und da war eine kleine Lücke drin, und da hat er gesagt „Wenn man hier aufpasst an diese Lücke, da sind immer zwei Transportpolizisten die gehören noch zum Standsicherheit, aber also sie hatten Uniform von der Transportpolizei, Trapo kurz genannt, und die haben dort halt in drei Schichten 24 Stunden die Bahnhöfe bewacht, falls einer, keine Ahnung, durch welche Tunnel, durch welche Einstiege doch dort jemand versucht zu den Zügen zu kommen, dass die sozusagen das verhindert hätten. Und durch diese Lücke da, an diesen Türen, haben sie dann ihr Essen bekommen. Und das ist durchgereicht worden. Und dadurch wusste man: „Aha, diese Bahnhöfe, sind im Prinzip nur bei uns außer Betrieb,“ weil denn wann man sich dann über diese Lüftungsschächte gestellt hat, die es da gab, dann hast Du halt auch Vibration oder eben Geräusche, dass dort also eine Bahn fährt. Das war halt ganz spannend zu sehen, dass die [Bahn], beispielweise die U8 jetzt, eben Moritzplatz, dann weiter gepflanzt Heinrich-Heine-Straße,

Jannowitzbrücke, Alex[anderplatz], nirgendwo angehalten hat, ja, bis sie dann Bernauer Straße sozusagen, wieder eingehalten hat für Westberliner Ein- und Aussteigen. Ich hatte dann auch seit 1984 zwei Freunde in Westberlin, und die haben es dann aus ihrer Sicht geschildert, was natürlich für mich auch ganz interessant war, wenn sie dort, durch diese Geisterbahnhöfe, gefahren sind, in Ostberlin, und dann halt auch die zwei Trapo Polizisten dort gesehen haben. Und die Züge sind dort an den Bahnhöfen, wenn ich mich richtig erinnere, haben sie erzählt, dass die dort auch immer bisschen langsamer gefahren sind, die sind dann nicht so durchgeknallt, sondern auch bisschen mit langsamerem Tempo durchgefahren. Und insofern denke ich, dass die Mehrheit der Erwachsenen Ostberliner wusste, dass diese Bahnhöfe existieren und dass die halt für Ostberliner nicht benutzbar sind. Das war auch nach der Wende dann so ein erstes Aha-Erlebnis, als diese U-Bahnhöfe geöffnet wurden und man denn sozusagen zum ersten Mal, obwohl sie mitten in den Ostberliner Mitte waren, Weinmeisterstraße, diese Bahnhöfe so ‚live‘ gesehen hat, und die waren ja auch alle noch im Zustand von 1961, das war ja auch so eine museale Geschichte, weil die hat man ja nicht gleich alle saniert, also man hat sie im Prinzip nur Verkehrstüchtig gemacht, und bei einigen sind es ja immer noch, so, das alte ‚Flair‘ erhalten, ja. Und, also ich wusste von den Geisterbahnhöfen, und ich fand es auch immer spannend. Und, ich denke mal auch für viele war das so: „Oh, könnte man da nicht mal mitfahren, und mal nach Westberlin,“ für, was weiß ich, für Leute, die Republik Flucht begehen wollten war das, glaube ich, eine Überlegung. Alexanderplatz, zum Beispiel, ist ja so ein Knotenpunkt, wo auch die U8 hält, ja, wo sozusagen jetzt der Übergang von den beiden Ostlinien zu Westlinie, und ich glaube schon, dass da Leute....

Ich: Dass die Leute motiviert waren, vielleicht, zu flüchten?

Herr Gorsleben: Ja.

Ich: Und glauben Sie, dass es möglich wäre, irgendwie durch die Tunnels nach Westberlin zu laufen?

Herr Gorsleben: Es soll so einen Fall gegeben haben, dass es zwei Leute, das via U-Bahn-System geschafft haben, aber es war offensichtlich kein guter Fluchtplan, weil

es halt immer bewacht war und die Transportpolizisten hatten auch Schießbefehl gehabt hätten, und man Angst haben musste, dass die da einen über den Haufen schießen.

Ich: Die Geisterbahnhöfe sind mit der Mauer entstanden. Glauben Sie, dass die Bevölkerung Ostberlins Einfluss darauf hatte, dass die Geisterbahnhöfe entstanden sind?

Herr Gorsleben: Ja also ich denke schon, dass der Regierung klar war, dass wenn man die U-Bahnhöfe weiter benutzt, da hätte man ja an jeder Station eine Grenzübergangsstelle machen müssen –

Ich: Wie Friedrichstraße?

Herr Gorsleben: Genau, wie Tränenpalast und Friedrichstraße, ja, und das war ja schon sehr aufwendig. Ich denke mal aus den logistischen Gründen, dass das haben die gar in Betracht gezogen, die haben einfach gesagt ‚Zumachen‘, die Tore vorne zuschließen – da waren ja richtig feste Eisentore, und selbst wenn man die aufgesprengt hätte oder so, da waren halt [eine] 24 Stunde Bewachung, das hätte gar nichts genutzt... Da wäre man einfach nicht schnell genug, im Tunnel... Und wenn Fahrbetrieb ist, ist es ja sowieso schwierig, weil, du kennst dich nicht aus, hast du überhaupt Platz, wenn so ein Zug die entgegenkommt, einer kommt von hinten, einer kommt von vorne, ist überhaupt Platz, dass du dich verstecken kannst, also ist auch gefährlich, ja, Stromschienen... Selbst wenn die dich auf den Bahnhöfen nicht sehen, oder du irgendwie so einen Anstieg machst, technisch schwierig. Die DDR wollte das ausschließen, dass da ein Fluchtweg übrigbleibt und man hat dann einfach den innerstädtischen Nahverkehr Ostberlins damit ja auch sehr zu Nachteil eingeschränkt, ne, reduziert, also es gab viele Bahnhöfe, die dann nicht mehr... [im Betrieb waren.] Hast Du das gezählt, wie viel Bahnhöfe das insgesamt waren?

Ich: Die Geisterbahnhöfe? Es gab sechszehn Geisterbahnhöfe plus Friedrichstraße, die kein Geisterbahnhof war, aber eigentlich zum Grenzübergang wurde. Wie war es

mit dem Fernverkehr? Konnten die Ostberliner nach Tschechien, nach Polen, nach Frankreich fahren? Oder ginge das gar nicht?

Herr Gorsleben: Nach Tschechien und Polen ja, nach Frankreich nein. Also der Eisene Vorhang war ja von der Ostsee runter bis Bulgarien, ja.

Ich: Ach so, also natürlich nach Osten konnten sie reisen, und nach Westen...

Herr Gorsleben: Nach Polen und Tschechien ja, nach Dänemark, Westdeutschland, oder Schweden über die Ostsee nein, nach Frankreich, Schweiz, Österreich nein. Und Friedrichstraße war noch ein besonderer Bahnhof, weil, wir sind Studenten vom Studentenwohnen in Biesdorf, auf der jetzt S5 oder S7, S5, immer bis zur S-Endhaltestelle Friedrichstraße gefahren. Da war eine Metall-, da war auch vom Dach bis zu den Gleisen runter eine Metalltrennwand, und auf der anderen Seite sind ja S-Bahnen und auch Fernzüge nach Westberlin gefahren. Also, auf der anderen Seite fuhr Züge, halt im Westen, und man hat die Ansagen ja auch gehört. Ja, ‚Zug nach Wannsee, zurückbleiben‘, und du standst auf der anderen Seite, bist wieder zurück in den Studentenwohnheim in Biesdorf gefahren und hast den gehört so: ‚Ah, hinter dieser Trennwand fährt jetzt die S-Bahn nach Wannsee‘, und das war auch so, wo die DDR-Führung, also ich glaube das war ihnen auch ein Dorn im Auge, diese Akustik, aber das ginge nicht anders regeln. Also die haben da jetzt nicht extra Lautsprecher mit Musik eingespielt, damit man da jetzt die Ansagen nicht hört, oder so. Und, naja, und Rentner, und Leute, die halt in Westen fahren konnten, oder Ausnahmefällen Besuchsreisende, die sind dann halt auch durch den Tränenpalast Friedrichstraße nach Westberlin. Also meine Oma zum Beispiel, die ist da mit dem Zug zu ihren Verwandten Besuche machen können, und ist dann von Berlin Friedrichstraße mit dem Zug nach Köln gefahren. Und so da gab es ja Fernzüge, die dann Bahnhof Zoo und dann Friedrichstraße und wieder zurück - Bahnhof Friedrichstraße, Zoo, und dann halt über Marienborn, Grenzübergangsstelle Hannover, nach Westdeutschland. Das noch so zur Friedrichstraße, also wie gesagt, die habe ich, die Ansagen: ‚Zug nach Wannsee, zurückbleiben‘ habe ich ja ganz oft gehört, und konnte nicht mitfahren. Und meine Freunde, die mich besucht haben, die haben erzählt, dass sie dort an der Grenzübergangsstelle nach klar war, dass sie regelmäßig kommen und dass sie regelmäßig auch

jemanden besuchen, dass sie halt auch nach dem dritten, vierten Mal richtig gefetzt worden sind, und auch drangsaliert, also...

Ich: Im Tränenpalast?

Herr Gorsleben: Beim Grenzübergang, ja. Also es wurden alle Sachen angeguckt, es wurde auch gefragt, also sie haben mir Schallplatten mitgebracht, die es im Osten nicht gab, und dann ganz genau, für wen ist die, wo wohnt er, wofür ist das, wofür ist das, viele penetrante Fragen, der musste sich einmal ausziehen bis auf die Unterhose, der hat ein russisches Kinderbuch gekauft und ‚Warum kaufen Sie sowjetische Literatur? Was wollen Sie damit?‘ und der hatte ganz einfach eine Freundin aus der so ein Sprachgenie, und lernte gerade russisch, weil er so eine Freundin hatte, der hat dann in London studiert, Kunstgeschichte, und da hatte er dann eine Freundin halt aus Moskau war und da auch studierte, und der hat sich mit Kinderbüchern einfach die Sprache noch besser angeeignet. Solche Sachen fielen halt der Stasi auf und waren halt ein Grund die Leute dort festzuhalten oder auch manchmal nicht fortgehen zu lassen. Der hatte so eine Ente so eine alte Citroen CV, und da haben sie ihn auch ein paar Mal zurückgeschickt, sie haben gesagt: „Es ist verboten sämtliche Schrift.“ Also er darf nichts Bedrücktes mitbringen. Weder Zeitschriften noch Zeitungen, noch irgendwas, und der hat es dann immer zurückgebracht und ist dann wieder hingefahren, und da kann ich mich noch genau daran erinnern wie er sagte: ‚Ach, Sie schon wieder hier? Na, Sie sind ja hartnäckig, dann bin ich’s auch.‘ Und dann hat er den rausfahren lassen, und das ganze Auto auseinanderschrauben lassen.

Ich: Wirklich? Das ist krass.

Herr Gorsleben: Ja, die haben die Leute wirklich an der Grenze drangsaliert, und da hast Du auch bemerkt, die verstehen auch kein Spaß, also die waren völlig humorbefreit, völlig. Und das ist auch so, was so nachbetrachtend der DDR, die am ätzendsten, die Teile sind, die sind durch viele Leute abgewehrt. Es sind alle Ewigkeit abgeschreckt, dass die hat so eine Stasi Kultur da. Und Leute halt einfach [...] denken. Das waren ja Studenten. Die hatten ja nix mit Geheimdienst, oder was die sich da reinin-

terpretiert haben. Die waren einfach, wir waren alle Anfang Mitte zwanzig, wollten einfach eine gute Zeit zusammen haben, Musik hören, eine Runde quatschen sind zusammen Essen gegangen irgendwo, weil es für die immer so utopisch billig im Osten zu essen und zu trinken. Ein großes Bier, halbe Liter, hat neunundvierzig Pfennig gekostet und auch Bücher waren so unglaublich günstig im Vergleich, die haben sich hier Bildbände gekauft, gerade Kunstgeschichte, damals das wären Eldorado gewesen für gute Bildbände Caspar David Friedrich so richtig Farbdrücke, die haben hier im Osten nur 20-25 Mark gekostet.

Ich: Aber das war ja gut für die DDR, weil so das Geld in die zu ihnen floss, oder?

Herr Gorsleben: Na ja, die mussten sowieso ein Zwangsumtausch machen. Die mussten immer 25 Mark West 1:1 gegen 25 Mark Ost. Und da haben die halt, wenn sie das dreimal gemacht haben gespart da 75 Ostmark, da konntest Du super von Essen gehen, und konntest noch drei dicke fette Bücher kaufen, ja. Und klar, man hätte an vielen Stellen, eine Win-Win Situation daraus machen können, aber hatten sie ja zu sehr ideologische Scheuklappen. Und auch wenn man früher schon, diese Geisterbahnhöfe sind ein guter Gedanke so, man hätte ja viel früher auch Druck vor 1989 wegnehmen können, wenn man die Leute hätte reisen lassen. In Tschechien ist es ja auch, mit 1968, da sind ja auch viele weggegangen... Auch viele nach Australien, z.B. Kundera mit der ‚Unerträglichen Leichtigkeit des Seins‘ in die Schweiz gegangen...

Ich: Die waren schlau, weil dann kam die Normalisation und das ginge halt nicht. Das war ja der Hochpunkt der kommunistischen Regierung.

Herr Gorsleben: Na ja, aber da für mich als DDR-Bürger war das so, dass die Möglichkeiten da, für Tschechien oder für Ungarn deutlich besser waren als für uns.

Ich: Na ja, es gab Möglichkeiten für die, die die kommunistische Regierung unterstützt haben.

Herr Gorsleben: Zu reisen?

Ich: Ja, zu allem eigentlich. Reisen, studieren...

Herr Gorsleben: Aber wie sind die Leute nach Australien gekommen? Musste man da schon Verwandte haben, oder?

Ich: Nein, die sind halt geflüchtet...

Herr Gorsleben: Oder so mit Ausreise Antrag, so wie in der DDR?

Ich: Oder es war so, dass man die Regierung öffentlich nicht unterstützt, da konnte die Regierung dieser Person nichts antun, weil er öffentlich war, er war bekannt. Also in diesem Fall wollte die Regierung, dass sie wegfahren. Das passierte z.B. auch beim Havel, die wollten ihm nach Westdeutschland schicken, zum Studium, aber dann würden sie ihn nicht wieder zurücklassen.

Herr Gorsleben: Wie Wolf Biermann, ja?

Ich: Ja... Noch zu Geisterbahnhöfen – Geisterbahnhof ist ja ein Begriff der Westberliner, wieso?

Herr Gorsleben: Also wir haben den Begriff auch benutzt. [Ach so.] Ja ja, also wahrscheinlich im offiziellen Sprachbruch der DDR gab es natürlich keine Geisterbahnhöfe, das waren einfach geschlossene Bahnhöfe, die... schwer zu sagen [die nicht im Betrieb waren?] – Ja genau, die nicht im Betrieb waren. Es gab auch die Besonderheit, dass die S-Bahn insgesamt der DDR gehörte. Und auch die S-Bahn in Westberlin durch die DDR bezahlt wurden, aber eben auch die Ticketverkäufe natürlich und die Devisen an die DDR gingen, ja. Aber die U-Bahn gehörte zur BVG und das war halt getrennt, Ost U-Bahn und West U-Bahn. Aber den Begriff Geisterbahnhof, der ist mir auch aus der Zeit geläufig, wir haben die auch so bezeichnet. Also ich möchte jetzt kein anderer Ausdruck verwenden... also wie sonst? Es wurde nicht viel darüber gesprochen, wie gesagt, ich habe einen alten Atlas wo die eingezeichnet sind nachher, die neueren Atlanten haben die da alle rausgelassen, also da gab es dann halt keine Bahnhöfe, sondern da war nur die DDR-U-Bahn eingezeichnet, das ging so weit, dass dann auch Karten Westberlins, dann einfach ganz grau gemacht wurden, also die waren dann nicht... Also man sollte darüber auch nicht so viel wissen, ja? Und das war auch so einer der ersten Geschenke, was meine Freunde mitgebracht haben, war dann so ein Feigplan, das waren so große Stadtpläne, das war ganz populär, in den

80er-90er Jahren hatte jeder so ein Feigplan, weil die waren einfach, keine Ahnung, ich hatte dann auch ein von London an der Wand, weil nach der Wende bin ich nach London gleich geflogen und daher kannte ich mich in ganz Berlin gut aus, weil ich hatte ein ganz Berliner Feigplan und da waren die Bahnhöfe natürlich drin, ja. Und da konnte man immer gucken wo, welche Straße und auch beim Praktikum, zum Beispiel, war ich auch in der Bergstraße und da hörte am Ende der Bergstraße... Da ist die Mauer, ja. Du konntest ja auch nicht mehr auf den Friedhof gehen, Elisabeth-Friedhof, weil er hinter halt der Grenze war, und Du bist dann aus Berlin permanent, auch, an diese Grenzen gestoßen, und gemerkt: hier geht's nicht weiter. Und man wollte halt auch gar nicht, dass man so viel weiß über die Topografie des Westens und genauso wenig über die Bahnhöfe, die da im Untergrund waren, und die Leute nicht noch so zusätzlich zu Anreizen zu geben – ‚Ach, U8, konnte man darüber nicht ins Westen flüchten?‘

Ich: Also zur Zeit der DDR waren Sie niemals in Westberlin? [Nein.] Und kennen Sie jemanden [der da war]?

Herr Gorsleben: Aus meinem Alter keiner. Selbst meine Eltern, die haben Geschwister im Westen gehabt, die durften als Lehrer nie, wenn man als Leute, die irgendwie etwas mit ideologischen zu Tun hatten, ja, mit Ideologie. Meine Eltern durften das erste Mal im Oktober 1989, also einen Monat bevor die Mauer sowieso [gefallen ist], da durften sie dann zum ersten Mal, da durfte mein Vater seinen Onkel besuchen, zum Geburtstag. Und dann hat auch meine Mama ihre beiden Schwestern, vorher wurde das immer abgelehnt, durften nicht fahren. Also wir waren wirklich, das hat meine Eltern auch verbittert, also Du selber als junger Mensch, wenn Du so aufwächst in so einer nicht-Reise-Möglichkeit Richtung Westen, man nimmt es dann auch hin. Also das ist für dich dann noch ein Stück Normalität... Und so reisen konnte man ja, so bis Bulgarien... Ich kenne einen, einen Bruder von einer ehemaligen Freundin, der ist zum Beispiel mit dem Transitvisum durch diese [...], das war zeitlich nicht fixiert, also man konnte zum Beispiel von Odessa mit einer Ferre nach Varna, nach Bulgarien fahren, das ging. Und da hast Du so ein Transitvisum in deinem Ausweis gestempelt bekommen, und der ist damit bis nach Mittelasien, Buchara, Semakan, der hat sich

die ganzen Seitenstraßenstädte angeguckt und meinte es war großartig. Das waren auch so die ersten ‚Traveller‘, die halt Mund zu Mund Propaganda, nimm Pfeffer mit, nimm Damenunterwäsche – Strumpfhosen, [Büstenhalter] – Schnaps geht natürlich auch immer, ne, als Bestechung für die Zugschaffner und die meinten die wären Tausende Kilometer gefahren, wo die dem Schaffner Zeugs zugesteckt hatten. Und dann meinte er die hatten die Abteile zugemacht, so von außen konntest du gar nicht mehr rein, und dann sind die da durch die Butane gefahren, die haben sich da Mittelasien angeguckt, ja. Und das ging[e], also ich war auch bis, also, von 1983, nach der Armeezeit, bis 1990, war ich jedes Jahr, wir hatten ja acht Wochen Sommerferien, und auch als Studenten so mal zwei Monate im Sommer Zeit gehabt, da war ich immer in Tschechien, Ungarn, Rumänien, Bulgarien...

Ich: Aber nie nach Westen...

Herr Gorsleben: Aber nie nach Westen. Und dann hast Du natürlich auch geguckt in Bratislava, aha, Wien ist auf der anderen Seite von der Donau, im Prinzip, ja, da Du hast dann auch gedacht: „Wie macht man das?“ Oder auch gezeltet, wo schon die Grenze ‚Pozor‘, stand da so, mit der Grenze, so, ja hast Dir auch gedacht ‚Ah...‘ Aber es war irgendwie klar, dass die Tschechischen oder ungarischen Grenzen da halt nicht anders drauf sind als die DDR Leute, vielleicht ein Bisschen, aber... In Bulgarien, wusste man, da war ein Freund von meinem Bruder, der ist in Bulgarien an der bulgarisch-griechischen bulgarisch-türkischen Grenze, ich glaube an der bulgarisch-türkischen Grenze, ist er aufgerufen, weil da gab es so eine drei Kilometer Zone, und da haben wir mal die ganze ‚Story‘ gehört, dass die Leute, die Bulgarien, die dort gewohnt haben, dass die Prämien gekriegt haben, wenn die Leute dort angezeigt, verraten, festgehalten haben. Dann haben die irgendwie umgerechnet, für damals haben sie ganz viel Geld bekommen, keine Ahnung, 3000 Mark oder so, und dann haben die sich gesagt: „Ja, okay, wir kennen den nicht, dann übergeben wir den halt den bulgarischen Grenzern und so.“ Und der ist richtig vermöbelt worden, sie haben so richtig zusammengehauen und dann halt zur Stasi zurück nach Rostock. Und jeder, der halt gereist ist den konntest du auch fragen, „wie heißt der südlichste Ort von Bulgarien bis wo Du noch gehen konntest“, und das war Ahtopol. Und danach war halt Grenze,

durftest Du nicht mehr, und ich war in Ahtopol, also das ist ja schon auch eine Ecke weg. Also wir sind doch getrampt, das war damals, wir hatten gar kein Geld für, zum Beispiel für Übernachtung, haben wir überhaupt nicht eingeplant in Budget, dass wir da irgendwie Geld ausgeben. Das war ganz klar, dass wir uns irgendwohin hinhauen. Heute hast Du so viele Möglichkeiten, günstige Hostels und Airbnbs, und so, damals heute würde keiner auf die Idee kommen. [zu trempen] Ich habe in Avignon, 1990 noch, ja, da war ich ja schon 28 [Jahre alt], und trotzdem wir sind sechs Wochen durch Frankreich und hatten umgerechnet 200 Euro, wir hatten 400 D-Mark, und sind sechs Wochen in Frankreich unterwegs gewesen. [Wow.] Wir haben nie für eine Unterkunft bezahlt, wir sind ganz oft eingeladen worden, also die haben gesagt in Frankreich trampen ist ganz schlecht und das stimmte bis Paris und südlich von Paris ist dann über Orlean nach La Rochelle am Atlantik, weil wir da eine Bekannte hatten, weil ich habe eine Freundin in Osten in Ungarn, die mit uns dann drei Tage bis Prag uns mitgenommen hat, mit der ich bis heute befreundet bin. Und ihre beste Freundin wohnt da am Atlantik, und wir waren dann zwei Wochen in Paris, 1990, und die ist mit uns den Eiffelturm hoch, und hatte uns Paris gezeigt und wir sind in Louvre und alle möglichen Museen, Musée d'Orsay und dann meinte sie: „So, ok, weiter geht's nach La Rochelle, da wohnt meine Freundin.“ Und dann sind wir da hingetrampt. Und dann hat meine Freundin aus Westberlin, die kannte ich über die GHW-Lehrergewerkschaft (?), die hatten so ein Ferienhaus in der Provence, bei Aix-en-Provence, und da waren wir zwei Wochen am Atlantik und zwei Wochen dann in der Provence und haben bei Freunden, unterwegs haben wir uns ein Zelt gebaut und im Maisfeld geschlafen. Wir haben in Avignon auf einer Parkbank geschlafen und getrampt. Also ganz selten, dass man kleine Stückchen mit dem Bus gefahren ist. Das war so die erste Erfahrung von Westen. Da ging das Dilemma der Weltgeschichte. Wir waren eingeladen von so einer ‚mixed‘-French-Family, eine Amerikanerin war dabei, ein Afrikaner, der [ich] glaube aus Toro (?) oder so stammte, diese ganz bunte Großfamilie. Wir hatten ja damals weder Smartphone noch sonst irgendetwas, also wir waren im Prinzip frei von Nachrichten. Also, ich konnte kein Wort Französisch außer ‚Bonjour‘ und ‚Au Revoir‘, es war wirklich radebrechend (?) durch Frankreich bewegt, Englisch ist ja da auch nicht so verbreitet gewesen und da meinten die, Saddam Hussein hätte Kuba überfallen.

Und das war meiner Meinung nach wirklich der Keim des zweiten Golfkrieges, und dann was fuhr direkt zu ‚9/11‘ und zu heutiger Lage, die seit 1990, seit dem Sommer, nur immer schlechter geworden ist. Bis da hast Du an keinen Terror, kein Krieg, nichts Böses gedacht. Ja, da lag uns einmal die Welt zu Füßen und dann sind wir auch dann gereist und jetzt merkst Du auch so mit den Neuseelandflügen, relativiert so auch die Geisterbahnhöfe wieder, also das man heute irgendwie andere Probleme hat. Man denkt: „Na ja, die konnten jetzt nur bis zu Bulgarien oder bis zur Sowjetunion reisen,“ aber so schlecht ging es uns nicht.

Ich: Aber eigentlich in ihrem eigenen Land konnten Sie ja auf die andere Seite nicht fahren...

Herr Gorsleben: War für die ein Problem, die das andere kennenlernten, aber nicht für die, die, ich bin ein Jahr nach der Mauer geboren, und für die Leute war es ja kein Problem. Oder nur imaginäre so... Imaginäres [Problem] so...

Ich: Aber wollte man, zum Beispiel, nach Hamburg? Man wusste doch, dass es ein Hamburg gab, oder?

Herr Gorsleben: Ja klar, wusstest Du. Mein Onkel aus dem Westen hat mir immer Zeitungsausschnitte von FC Bayern München [geschickt], und man wollte, ich hatte schon als Fußball Fan die Fußballspieler angeguckt. Oder selbst wenn Herta gespielt hat, ich habe im Radio SFB ‚Sender Freies Berlin‘, die Spiele im Radio übertragen, habe ich am Radio gesessen und habe halt Europapokal Spiele von Herta im Radio gehört, ja, und das auch gesaugt aufgesaugt so: „Das wäre schon geil da drüben zu sein...“ [Aber ginge ja nicht.] Aber ginge nicht. Und ich wäre auch nie im Leben darauf gekommen, jetzt irgendwie flüchten zu wollen.

Ich: Und wie war es für die Ostberliner nach dem Fall der Mauer, nachdem sie eigentlich die Geisterbahnhöfe entdecken und sie wieder benutzen konnten?

Herr Gorsleben: Da kann ich mich ehrlich gesagt nicht genau daran erinnern, wann zum ersten Mal die Bahnhöfe eröffnet wurden, das hast Du bestimmt schon recherchiert, wann die Linien wieder...

Ich: Das war bei jedem Bahnhof anders... [Also 1991, 1992...?] 1992 war der letzte [Geister]Bahnhof eröffnet.

Herr Gorsleben: 1992, ah, ok. Das liegt daran, dass ich halt zu der Zeit in Friedrichshain gewohnt habe, und das war halt nach wie vor die Linie, die ich auch voll benutzt habe, die alte Ostberliner E Linie oder jetzt U5, und da bin ich dann halt von, ich hatte dann auch in Ostberlin in Marzahn, also im Osten, gearbeitet, und habe dann entweder die S-Bahn genutzt bis Warschauer Straße oder wenn ich nach Mitte gefahren bin dann da war so Frankfurter Tor mein U-Bahnhof und das war halt, die alten Bahnhöfe, die es schon immer gab, da war jetzt interessant, dass sie teilweise umbenannt worden sind und das es da verschiedene Namen gab, Marchlewskistraße war jetzt eine Zeit lang was jetzt Weberwiese ist, Frankfurter Tor hieß mal anders, Petersburgerstraße, glaube ich. Ein Paar Umbenennung gab es in der Zeit. Wann ich dann tatsächlich das erste Mal diese Bahnhöfe doch erkundet habe, ich denke mal Moritzplatz, Heinrich-Heine-Straße, Jannowitzbrücke... Weil meine Freundin hat damals in so einem Bio-Laden in Kreuzberg gearbeitet, Kochstraße, U6, genau U6 sind die auch Bahnhöfe die zu waren? Genau das wäre vielleicht so eine Gelegenheit gewesen sein, dass man da zum ersten Mal Stadtmitte, Französische Straße, Friedrichstraße und so weiter Oranienburgerstraße, Zinnowitzerstraße und jetzt Naturkundemuseum, die waren ja auch zu. Und da habe ich auch Fußball gespielt, Friedrichstraße und so, und ich denke mal das wäre die Linie gewesen wo ich zum ersten Mal, ich denke auch entlang der Friedrichstraße, dass es vielleicht die ersten Bahnhöfe waren, die aufgemacht wurden. Habe ich echt keine Erinnerung... Und merkwürdigerweise hat man wirklich durchaus fotografiert, aber nicht die Bahnhöfe. Das hat man so gedacht: „Na endlich gibt es mehr umsteige.“ Wir sind doch jetzt auch mehr Leute, Westberlin hatte ja mehr Einwohner als Ostberlin, ne, Westberlin hatte 1,7 Millionen, Ostberlin 1,2, das sind dann zusammen 2,9, jetzt, ja, fast 3 Millionen, jetzt 3,6 Millionen... Haben sich so gedacht: „Ja, gut, dass die Stadt jetzt mehr U-Bahn Linien, mehr Verkehrsverbindung hat, dass man das halt auch braucht...“ Aber ich habe jetzt nicht so wirklich eine genaue Erinnerung, ob das auch so Medienereignis war, das man halt auch so: „Ah, jetzt sind die Bahnhöfe...“, ja das weiß ich nicht. Das war zu der Zeit, es gab noch wichtigere [...] [Natürlich, offensichtlich.] Ja, ich kann mich erinnern, für mich das Dominante

der ersten Hälfte der 90er Jahren, 1990 bis 1995, war Rechtsradikalismus, [Ausschreitungen in] Rostock-Lichtenhagen, solche Sachen, dass halt sich Gebiete in Ostdeutschland halt echt zu so einem rechtsradikalen Hochbogen entwickelt haben und man da auch zwanzig Jahre lang die Augen verschlossen hat, bis man jetzt merkt 25% wählen die AfD [Alternative für Deutschland]. Und die waren schon immer da. Die hatten nur nicht so eine Partei gehabt, wo sie jetzt alle sich hinter verstecken können und sagen, die sind ja eine demokratische bürgerliche Partei. Das sind genau die Leute, die halt applaudiert haben, als da im Rostock fast Hundert Vietnamesen verbrannt werden in den Hochhäusern da. Und das war so, ich war damals auch, in SOS Rassismus, Antifa [Antifaschistische Aktion] aktiv, und weniger bei der Wiederöffnung der Bahnhöfe.

Ich: Na gut. Dankeschön!

Herr Gorsleben: Sehr gerne.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre, dass ich die vorwissenschaftliche Arbeit eigenständig angefertigt und nur die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Prag, am 14. Februar 2020

Unterschrift