

Robert-Tillmanns-Haus e.V.

Niko Rollmann



Impressum

Robert-Tillmanns-Haus e.V. • An der Rehwiese 30 • 14129 Berlin
www.rth-berlin.de • info@rth-berlin.de

Text: Niko Rollmann • Satz & Layout: Beatrice Freund • Druck: brandung³
Bilder: Niko Rollmann, Susanne Ahners (Bild Gedenkzeichen), BVG (Plan)
ISBN: 978-3-00-046280-1
2. Auflage 2021

Verbotener Untergrund

Die unterirdische Geschichte der Berliner Mauer
– Edition RTH –

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	3
2. Verspernte Keller im Grenzbereich	4
a) Hauskeller in der Bernauer Straße	
b) Keller der Versöhnungskirche	
c) NS-Bunkeranlagen zwischen Brandenburger Tor und Potsdamer Platz	
d) Der „Tresor“-Club	
e) Luftschutzbunker am Flutgraben	
3. Verschlussene Fußgängertunnel	8
a) Der Reichstagstunnel	
b) Der „Mäusetunnel“	
c) Fußgängertunnel im Bereich des Nordbahnhofes	
4. U-Bahn und S-Bahn	11
a) Die Geisterbahnhöfe	
b) U-Bahnhöfe Mohrenstraße und Potsdamer Platz	
c) Der „Waisentunnel“	
d) Schienengebundener Nahverkehr an der Oberfläche	
5. Kanalisation und Wasserversorgung	20
6. Strom, Gas, Telefon und Rohrpost	21
7. Fluchttunnel	22
8. Operation „UTA“	26
9. Ausstellungs- und Veranstaltungshinweise	27

- Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr, Berlin / Susanne Ahner (Hrsg.): Übergänge – künstlerische Zeichen zur Erinnerung an die innerstädtischen Grenzübergänge in Berlin 1961-1989, Berlin 1999.
- Sesta, Ellen: Der Tunnel in die Freiheit. Berlin, Bernauer Straße, München 2001.

10. Literatur

- Albrecht, Martin: Vor der Hacke ist es dunkel. Die Unterwelten an der Neuen Reichskanzlei und das Ministerium für Staatssicherheit der DDR bis 1975. In: Rollmann, Niko (Hrsg.). Reise durch den Untergrund. Architektur, Geschichte und Konstrukt, Berlin 2013, S. 113 ff
- Arnold, Dietmar / Arnold, Ingmar: Dunkle Welten. Bunker, Tunnel, Gewölbe unter Berlin, 10. Auflage, Berlin 2013.
- Arnold, Dietmar / Kellerhoff, Sven Felix: Die Fluchttunnel von Berlin, 2. Auflage, Berlin 2011.
- Butter, Jelena / Hinz, Hans-Joachim: Zeugnisse der Spaltung. Kanalisation im geteilten Berlin, Berlin 2010.
- Domke, Petra / Hoeft, Markus: Tunnel, Gräben, Viadukte. 100 Jahre Baugeschichte der Berliner U-Bahn, Berlin 1998.
- Gauglitz, Gerd / Orb, Holger: Berlins S- und U-Bahnnetz. Ein geschichtlicher Streckenplan, Berlin 2001.
- Gypfel, Jan: Tunnel mit Tiefgang, Berlin 1993.
- Knobloch, Heinz: Stadtmitte umsteigen. In: Knobloch, Heinz. Stadtmitte umsteigen, Berlin 1982, S. 7 ff
- Knobloch, Heinz / Richter, Michael / Wenzel, Götz Thomas: Berliner Geisterbahnhöfe, 7. Auflage, Berlin 2012.
- Kuhlmann, Bernd: Züge durch Mauer und Stacheldraht, Berlin 1998.
- Rollmann, Niko: Unbequeme Reste – der Umgang mit unterirdischen NS-Bauten in Berlin. In: Rollmann, Niko (Hrsg.). Reise durch den Untergrund. Architektur, Geschichte und Konstrukt, Berlin 2013, S. 434 ff
- Rollmann, Niko: Unter Berlin. Im Erscheinen, Berlin 2014.
- Sälter, Gerhard / Schaller, Tina (Hrsg.): Grenz- und Geisterbahnhöfe im geteilten Berlin, 2. Auflage, Berlin 2014.
- Scholze, Thomas / Blask, Falk: Halt! Grenzgebiet! Leben im Schatten der Mauer, Berlin 1997.

1. Vorwort

Ganze 28 Jahre lang musste Berlin mit der Mauer leben. Dabei war „die Mauer“ im Grunde eine irreführende Bezeichnung. Denn schließlich handelte es sich um ein immer komplexer werdendes, gestaffeltes System: Die Berliner Mauer bestand aus Mauern, Zäunen, Stacheldraht, Flächensperren, PKW-Sperren, Unterwassersperren, Gräben, Bunkern, Schützenstellungen, Wachtürmen, Beobachtungsposten, Führungsstellen, Signaldrähten, Peitschenlampen, Scheinwerfern, Sichtblenden, Kontrollstreifen, Postenwegen, Grenzübergängen, Warnschildern, Exklaven, Grenztruppen, „Freiwilligen Helfern der Grenztruppen“, Polizisten, MfS-Mitarbeitern, Zollbeamten und Hunden.

Und sie hatte auch eine unterirdische Dimension. In diesem Zusammenhang werden meistens nur die so genannten Geisterbahnhöfe erwähnt. Aber die „Mauer im Untergrund“ war ein ebenso umfassendes System wie ihr Gegenstück an der Oberfläche. Denn seit den ersten Fluchten durch die Kanalisation war den DDR-Grenzern klar geworden, dass die besten Sperranlagen an der Oberfläche sinnlos sind, wenn man sie unterirdisch überwinden kann. Die Abriegelung des Untergrundes sollte dann eine große Herausforderung darstellen, die aus Sicht der DDR eigentlich erst zum Zeitpunkt der „Wende“ zufriedenstellend gelöst war – als man die Ost-Berliner Kanalisation weitgehend vom Westen Berlins abgekoppelt hatte.

In diesem Text sollen die unterirdischen Facetten der Berliner Mauer im Überblick dargestellt werden, von den versperrten Kellern im Grenzbereich bis zur „Operation UTA“ des MfS. Zugleich wird mit dieser Publikation die Schriftenreihe „Edition RTH“ des Berliner Robert-Tillmanns-Hauses eröffnet. Unser Bildungsträger zeichnet sich durch ein breites Spektrum verschiedenster berlinbezogener Wochenprogramme, Exkursionen und Stadtrundfahrten aus. Zusätzlich bietet er auch günstige Übernachtungsmöglichkeiten an.

Der Verfasser möchte allen Personen und Institutionen danken, die ihn bei seiner Arbeit unterstützt haben: Susanne Ahner, Martin Albrecht, Dominic Poncé und die BVG.

2. Verspernte Keller im Grenzbereich

Das Grenzregime der DDR erstreckte sich nicht nur auf die Kontrolle des Grenzstreifens und seiner Sperranlagen, sondern auch auf die Gebäude im Umfeld. So wurden dort regelmäßig, teilweise im Tagesrhythmus, die Böden und die Keller der Häuser kontrolliert. So sollte verhindert werden, dass Menschen sich dort tagsüber versteckten, um in der nächtlichen Dunkelheit die Flucht zu wagen. Auch eine Nutzung der Keller für den Bau von Fluchttunneln sollte so unterbunden werden. Langfristig gesehen liefen die Maßnahmen der Grenzer darauf hinaus, die Keller und Dachböden durch Vermauerung beziehungsweise Verfüllung unzugänglich zu machen. Folgend einige markante Beispiele:

a) Hauskeller in der Bernauer Straße

Durch den Bau der Berliner Mauer befanden sich die Bewohner der Häuser auf der südlichen Seite der Bernauer Straße plötzlich in einer bizarren Situation wieder: Ihre Häuser gehörten zu Ost-Berlin, der Bürgersteig unmittelbar davor zu West-Berlin. Eine einstmals rein administrative Grenze trennte nun plötzlich das Leben in einer Diktatur von



Reste des Kellers
eines von DDR-Grenzern
abgerissenen Hauses



Von Archäologen freigelegte Kellerreste eines von DDR-Grenzern abgerissenen Hauses in der Bernauer Straße. Der vermauerte Kellerzugang ist deutlich erkennbar (2011)

Stadtrundfahrt „25 Jahre Mauerfall“

Der Bildungsträger Robert-Tillmanns-Haus bietet eine mit dem öffentlichen Nahverkehr durchgeführte Stadtrundfahrt zur Geschichte der Berliner Mauer an. Sie dauert etwa zweieinhalb Stunden und kann auf Wunsch auch mit anderen Themen (z.B. Geschichte der DDR) verknüpft werden. www.rth-berlin.de

Stadtrundgang „Die Berliner Mauer im Untergrund“

Der Verein „unter-berlin“ bietet einen Rundgang an, der sich speziell mit den unterirdischen Aspekten der Berliner Mauer befasst. Die Tour dauert etwa anderthalb Stunden und kann über die Website gebucht werden. www.unter-berlin.de

Führung „Mauerdurchbrüche“

Der Verein „Berliner Unterwelten“ thematisiert im Rahmen seiner Tour „Mauerdurchbrüche“ die Geschichte der Berliner Fluchttunnel, die Fluchtversuche durch die Kanalisation und die Geisterbahnhöfe. www.berliner-unterwelten.de



Die Ausstellung im Nordbahnhof



Gedenkzeichen von Susanne Ahner

einem Leben in Freiheit. In den ersten Tagen nach dem Bau der Mauer, als diese oft nur aus Stacheldraht bestand, konnten diverse Personen aus den Häusern hinaus in den Westen entkommen. Die DDR-Grenzer sollten die Türen sowie die Keller- und Parterre-Fenster zur Bernauer Straße hin dann schnell versperren und vermauern. Mehrere Personen versuchten daraufhin, aus den Fenstern der oberen Geschosse zu springen – teilweise mit tödlichen Folgen. Schließlich wurden die Häuser vollständig geräumt und verschlossen. Später riss man die Gebäude ab, nur die unteren Abschnitte der Fassaden wurden in die Mauer integriert – bis auch sie durch standardisierte Mauerelemente ersetzt wurden. Beim Abriss der Gebäude machte man sich in der Regel nicht die Mühe, auch die Keller zu zerstören. Stattdessen wurden sie normalerweise mit dem Schutt der abgerissenen Häuser verfüllt. Bei den seit einigen Jahren erfolgenden Bauarbeiten werden vor Ort gelegentlich die Reste dieser Keller freigelegt.

b) Keller der Versöhnungskirche

Die Bilder der Sprengung der Versöhnungskirche an der Bernauer Straße im Jahre 1985 sind um die Welt gegangen. Die direkt an der Grenze zwischen Ost- und West-Berlin gelegene Kirche konnte seit dem Bau der Mauer nicht mehr von ihrer Gemeinde genutzt werden. Verwaist und verschlossen stand sie über zwei Jahrzehnte lang inmitten des Grenzstreifens. Im Rahmen einer Absprache mit der evangelischen Kirche wurde der nutzlos gewordene Sakralbau schließlich gesprengt und abgetragen. Die Reste der Kirche wurden teilweise zur Verfüllung ihres Kellers genutzt. In der Nachwendzeit wur-



Das Sichtfenster im Boden der Versöhnungskirche

de an der Stelle des verschwundenen Gotteshauses eine neue Versöhnungskirche errichtet. Als ökologischer Musterbau besteht sie aus Holz und Stampflehm, dem Reste der Trümmer der ursprünglichen Versöhnungskirche beigemischt wurden. Im Inneren der neuen Kirche kann man durch eine Glasplatte im Boden Teile des Kellers der ersten Versöhnungskirche sehen. Interessant sind dabei die deutlich erkennbaren Betonsteine, die nach dem Mauerbau eingebaut wurden, um den Zugang zum Keller der Kirche zu versperren. Die DDR-Grenzer wollten so sicherstellen, dass sich niemand im Kirchenkeller versteckte, um von dort aus einen „Grenzdurchbruch“ zu wagen.



Die Berliner Mauer zwischen Brandenburger Tor und Potsdamer Platz (1975)

c) NS-Bunkeranlagen zwischen Brandenburger Tor und Potsdamer Platz

Entlang der Nord-Süd-Achse zwischen dem Brandenburger Tor und dem Potsdamer Platz war der „Todesstreifen“ der Berliner Mauer besonders breit. Hier klaffte eine riesige Brache, die von den Touristen auf der Aussichtsplattform an der westlichen Seite des Areals unzählige Male abgelichtet wurde. Zu sehen gab es auf dieser Leerfläche – abgesehen von Grenzern, Kaninchen und Fahrzeugsperrern – eigentlich nicht viel. Umso brisanter war aber das „archäologische Reservat“, das unterhalb des Geländes existierte: Hier befanden sich die Reste des so genannten „Führerbunkers“, Bunkeranlagen der Neuen Reichskanzlei, der Privatbunker von Joseph Goebbels und der Bunker von Hitlers Fahrbereitschaft. Nach der Öffnung der Mauer wurden diese Anlagen zwischen 1990 und 1998 „wiederentdeckt“. Es folgte eine jahrelange, teilweise sehr emotional geführte Debatte über den Umgang mit diesen Anlagen: Sollte man sie zerstören oder erhalten – und vielleicht sogar der Öffentlichkeit zugänglich machen? Aufgeladen wurde die Dis-

9. Ausstellungs- und Veranstaltungshinweise

Gedenkstätte Bernauer Straße

Die offizielle Berliner Mauer-Gedenkstätte umfasst einen rekonstruierten Abschnitt der Mauer, ein Dokumentationszentrum, Gedenkzeichen, Info-Tafeln und einen Buchladen. Die Verläufe mehrerer Fluchttunnel sind vor Ort markiert worden. Auch der ausgegrabene Keller eines von DDR-Grenzern abgerissenen Hauses und der vermauerte Kellerzugang der alten, nicht mehr vorhandenen Versöhnungskirche (siehe oben) können besichtigt werden. Für die Erkundung des Areals sollte man sich etwa zwei Stunden Zeit nehmen. www.berliner-mauer-gedenkstaette.de

Gedenkstätte Tränenpalast

Das Grenzregime des Bahnhofes Friedrichstraße wird in der sich neben der Station befindenden „Tränenpalast“-Gedenkstätte thematisiert. Die Ausstellung ist museumspädagogisch gut aufbereitet. Für den Besuch sollte man sich etwa eine Stunde Zeit nehmen; vor Ort gibt es auch ein entsprechendes Buchangebot. Der Eintritt ist kostenlos. www.hdg.de

Ausstellung S-Bahnstation Nordbahnhof

Die Geschichte der Berliner Geisterbahnhöfe wird in einer kompakten, aus Infotafeln bestehenden Ausstellung im Zwischengeschoss der S-Bahnstation Nordbahnhof thematisiert. Während der Betriebszeit der S-Bahn ist sie durchgehend zugänglich. Für den Besuch sollten etwa 30 Minuten eingeplant werden. Die Ausstellung lässt sich gut mit einem Besuch der Gedenkstätte Bernauer Straße kombinieren.

Gedenkzeichen in der U-Bahn

Eine künstlerische Erinnerung an die Zeit der Geisterbahnhöfe stellen die 1999 unter der Projektbezeichnung „Übergang“ angebrachten Gedenkzeichen von Susanne Ahner in den Tunneln der U-Bahnlinien U6 und U8 dar: Bei den Sektorengrenzen wurden an den Wänden jeweils mit einem Wort bedruckte Schilder in Höhe der Zugfenster angebracht. Sie beginnen alle mit der Präposition „über“ und haben einen assoziativen Bezug zur Berliner Mauer, der Wende und den ihr folgenden Vorgängen.

Insgesamt befinden sich 66 Schilder in den Tunneln, drei weitere sind unter den Gittern der Notausgänge an den ehemaligen Sektorengrenzen angebracht worden.

8. Operation „UTA“

In den späten 1960ern wurde in der West-Berliner Presse mehrfach von unterirdischen Anlagen aus der NS-Zeit berichtet. Diese Artikel thematisierten vorrangig die Tunnelbauten, die sich am sowjetischen Ehrenmal im West-Berliner Bezirk Tiergarten befanden. Angesichts der Tatsache, dass diese Anlagen in der Nähe der Sektorengrenze lagen, drängte sich der DDR-Staatssicherheit die Frage auf, ob in Vergessenheit geratene Tunnel auch für Fluchtversuche genutzt werden könnten. Die vorherigen Fluchten durch die Kanalisation sowie der Bau von Fluchttunneln hatten das MfS für dieses Thema bereits sensibilisiert. Zudem kursierten immer wieder Gerüchte über unterirdische Passagen zwischen Ost- und West-Berlin.

Darüber hinaus hatte das MfS auch andere Gründe, sich für den Berliner Untergrund zu interessieren: Man befürchtete die Einschleusung westlicher Agenten durch geheime Tunnel. Und man hoffte, im Untergrund von den Nazis geraubte Kunstschatze, das legendäre „Nazi-Gold“, gar das Bernsteinzimmer oder zumindest wichtige Unterlagen aus der NS-Zeit zu finden.

Aus diesen Gründen wurde 1969 die Operation „UTA“ (Abkürzung für „Untertägige Anlagen“) eingeleitet, in deren Rahmen systematisch Informationen über den Untergrund der Stadt gesammelt und grenznahe unterirdische Bauten überprüft wurden. Geheime, in den Westen führende Gänge fand das MfS bei dieser Operation ebenso wenig wie Schätze aus der NS-Zeit – aber immerhin Teile der privaten Tagebücher von Joseph Goebbels. Mit der Vorlage des Abschlussberichtes im Jahre 1975 waren die Untergrund-Recherchen größtenteils beendet. Das Interesse der Stasi am unterirdischen Berlin sollte aber bis zur Wende nie ganz erlöschen.

kussion vor allem auch dadurch, dass sich an den Wänden des „Fahrerbunkers“ NS-Malereien befanden. Schließlich wurde entschieden, die Anlagen erst einmal zu verschließen und sie im Boden zu belassen. Der „Fahrerbunker“ und der Goebbels-Bunker wurden 2006 unter Denkmalschutz gestellt.

d) Der „Tresor“-Club

Das Kaufhaus Wertheim am Leipziger Platz gehörte einst zu den wichtigsten Berliner Konsumtempeln und musste den Vergleich mit dem „KaDeWe“ nicht scheuen. Das Gebäude wurde im Krieg durch Bomben schwer beschädigt und Mitte der 1950er abgerissen. Nur seine unterirdischen Tresorräume überlebten. Da das Areal im Hinterland der Berliner Mauer lag, gab es dort keine neuen Bauvorhaben, die zu einer Zerstörung des Kellers hätten führen können. Nach der Wende wurde er von Anhängern der Techno-Bewegung entdeckt und in den legendären, 1991 eröffneten „Tresor“-Club verwandelt. Im Jahre 2005 wurde der Keller für die neue Bebauung des Leipziger Platzes abgerissen, der Club musste umziehen.

e) Luftschutzbunker am Flutgraben

Ein ehem. Luftschutzbunker unterhalb einer Fabrik beim „Arena“-Areal am Flutgraben wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Berliner Mauer im Inneren gesichert; es verläuft praktisch „eine Mauer durch den Bunker“. Heutzutage steht Wasser im Keller.



Der Luftschutzbunker am Flutgraben

3. Verschlossene Fußgängertunnel

In mehreren Fällen waren auch unterirdische Fußgängertunnel vom Bau der Mauer betroffen. Zu den bekannten Beispielen gehören:

a) Der Reichstagstunnel

Der so genannte Reichstagstunnel hat vor allem durch den Brand des Reichstages 1933 eine gewisse Berühmtheit erlangt. Konkret handelt es sich um einen etwa 75 Meter langen Heizungstunnel, der den Reichstag mit dem Palais des Reichspräsidenten verband. Möglicherweise gelangten die Brandstifter durch diesen Gang in den Reichstag.

Da der Tunnel quer unterhalb der Berliner Mauer verlief (der Reichstag lag unmittelbar westlich, das ehemalige Präsidentenpalais östlich des Grenzstreifens), war er versperrt. Es gibt in diesem Zusammenhang Hinweise darauf, dass der Tunnel bereits in den 1950ern vermauert wurde, um Einbrüche in das zeitweilig im ehemaligen Palais untergebrachte Marx-Engels-Lenin-Stalin-Institut zu verhindern.

Für die unterirdischen Verbindungswege des neuen Regierungsviertels wurde der Tunnel abgerissen. Ein herausgesägter Abschnitt kann in den Passagen aber noch besichtigt werden.



Der „Mäusetunnel“ im heutigen Zustand

propagandistischer Bedeutung für den Westen: Jeder erfolgreiche Tunnel stellte eine Blamage für die DDR dar. Langfristig gesehen belasteten die Fluchttunnel aber auch das Ost-West-Verhältnis – gerade, nachdem es Tote gegeben hatte. Auf der politischen Ebene erschien es im Westen schließlich nicht mehr zweckmäßig, Tunnelbauer weiterhin zu unterstützen. Stattdessen wollte man versuchen, die Mauer im Rahmen deutsch-deutscher Abkommen „durchlässiger“ zu machen.

Auch änderte sich die öffentliche Meinung, als bekannt wurde, dass für exklusive Bild- und Filmrechte hohe Geldsummen an einige Tunnelbauer geflossen waren. Ihr Idealismus wurde nun angezweifelt. Die DDR hatte währenddessen ihre Gegenmaßnahmen immer weiter verfeinert: Im Boden vergrabene Richtmikrofone und eigens ausgehobene „Gegentunnel“ ließen das Untergraben der Berliner Mauer immer riskanter werden. Somit neigte sich die Ära der Fluchttunnel ihrem Ende zu. Einzelne Tunnel-Aktionen sollte es aber noch bis in die achtziger Jahre geben.

Nach ihrer Nutzung wurden die Fluchttunnel von den DDR-Grenzern größtenteils zerstört. Bei archäologischen Grabungen und Erdarbeiten in der Nachwendezeit fand man deswegen nur noch die fragmentarischen Reste. In der Bernauer Straße erinnern Markierungen, Gedenkzeichen und Info-Tafeln an die Fluchttunnel.



Markierung eines Stasi-„Gegentunnels“ nahe der Gedenkstätte Bernauer Straße

b) Der „Mäusetunnel“

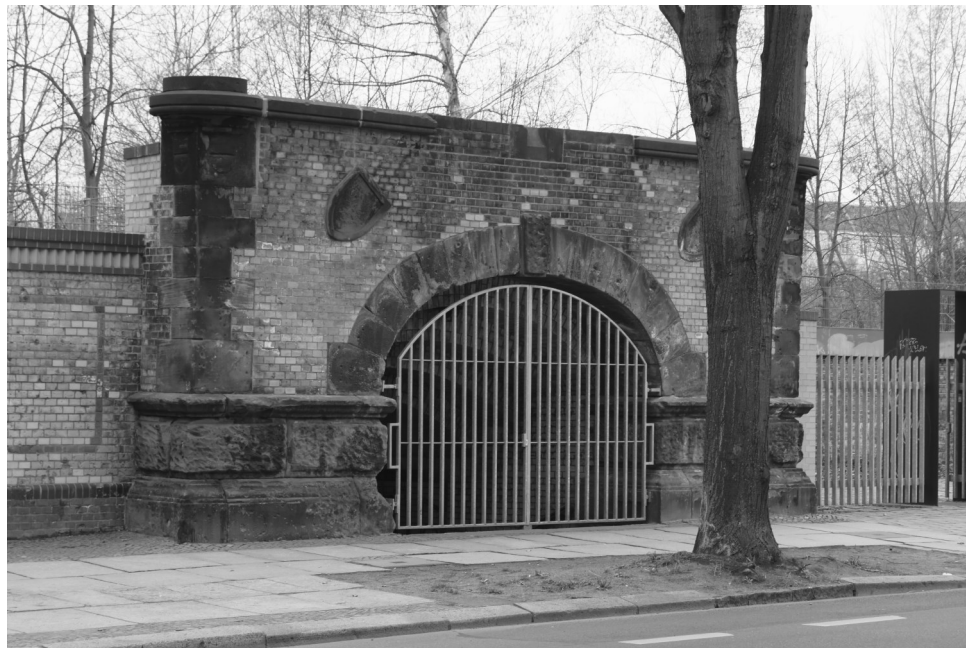
Die U-Bahnlinien U2 und U6 werden am Bahnhof Stadtmitte durch einen etwa 160 Meter langen Fußgängertunnel miteinander verbunden. Für die Bezeichnung „Mäusetunnel“ gibt es dabei verschiedene Erklärungen: Möglicherweise hängt sie mit den durch den Tunnel gewehten Staubknäueln zusammen, vielleicht aber auch mit den eiligen Fahrgästen. Während Ost-Berliner Fahrgäste in dieser Station Zugang zur U-Bahnlinie 2 hatten, war der Bahnsteig der Linie U6 hier verschlossen und wurde als „Geisterbahnhof“ von den Zügen ohne Halt durchfahren (siehe unten). Somit war auch der Mäusetunnel seit 1961 verschlossen und wurde erst 1990 wieder eröffnet. Der bekannte Ost-Berliner Feuilletonist Heinz Knobloch erlaubte sich in den achtziger Jahren eine pikante Provokation, als er einen seiner Aufsätze mit dem Titel „Stadtmitte umsteigen“ versah.

c) Fußgängertunnel im Bereich des Nordbahnhofes

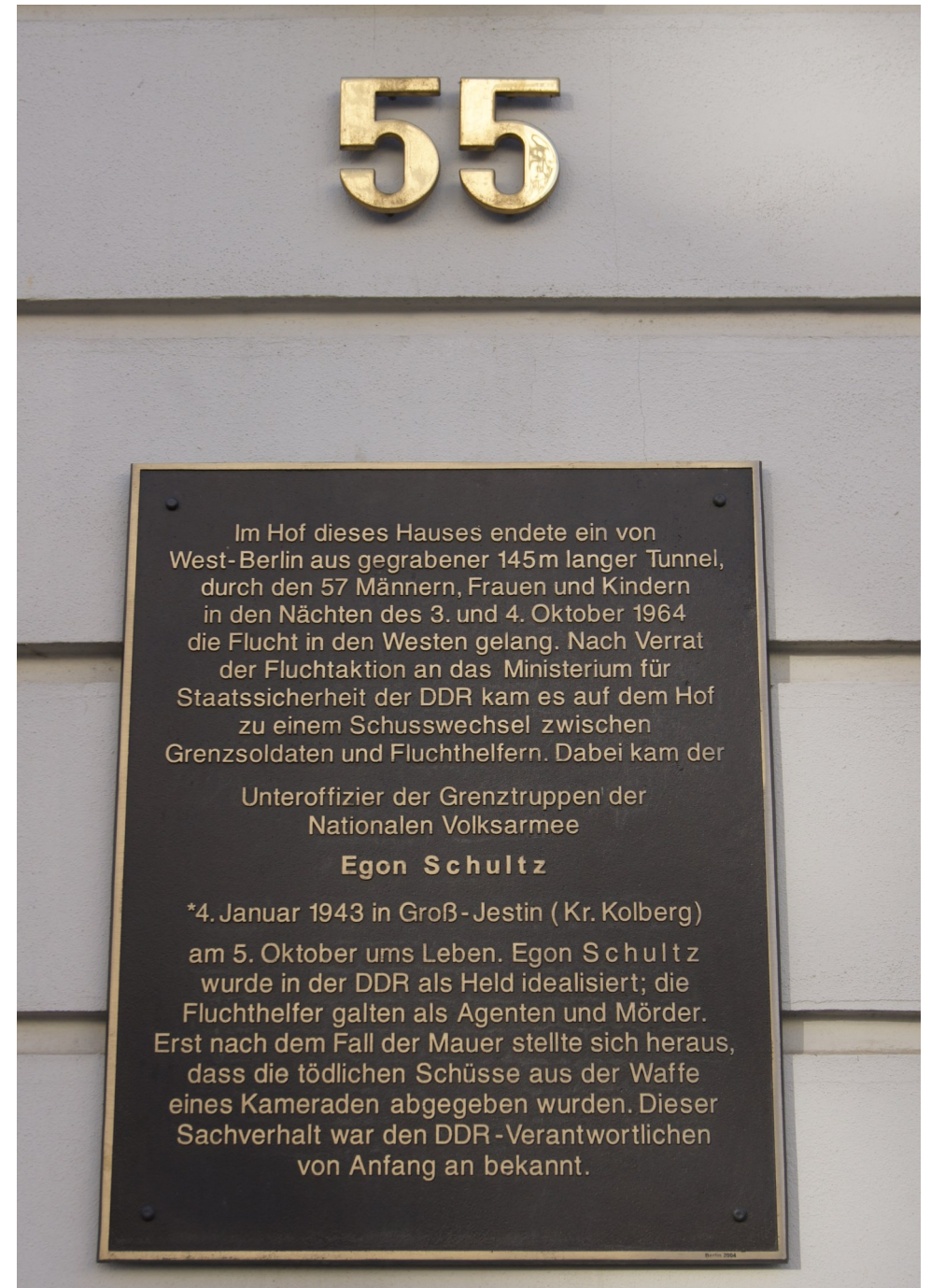
Die Ausgänge des heutigen S-Bahnhofes Nordbahnhof befanden sich teilweise in West-, teilweise in Ost-Berlin. Aus diesem Grunde wurde das Innere der Station mit Mauern besonders stark gesichert. Nördlich des Bahnhofes befanden sich an der Gartenstraße zwei Fußgängertunnel, die unter dem Areal des nicht mehr vorhandenen Stettiner Fernbahnhofes hindurch führten. Nach dem Bau der Mauer wurden sie verschlossen, da sie direkt an der Sektorengrenze lagen. Einer der beiden Tunnel ist heutzutage noch vermauert, aber durch ein „archäologisches Fenster“ von oben einsehbar. Der andere ist geöffnet worden, für Passanten jedoch nicht zugänglich.



Noch vermauert – einer der beiden Fußgängertunnel an der Gartenstraße im Jahre 2002



Der selbe Tunnel im Jahre 2014



Fluchttunnel-Gedenktafel in der Strelitzer Straße 55

7. Fluchttunnel

Nachdem die Kanalisation vergittert worden war (siehe oben), setzte die Ära der Fluchttunnel ein. Die meisten davon wurden bis 1965 gebaut. Eine genaue Zahl der Tunnelbau-Projekte lässt sich nicht mehr ermitteln, bis jetzt sind etwa 70 gezählt worden. Insgesamt über 250 Personen sollen durch Tunnel in den Westen geflüchtet sein.

Die Mehrheit der Tunnel wurde von West nach Ost gegraben (vom systematisch überwachten Grenzgebiet Ost-Berlins aus Richtung Westen zu graben, war mit viel größeren Schwierigkeiten verbunden als umgekehrt). Bei den vom Westen aus agierenden Tunnelbauern handelte es sich ursprünglich meistens um Idealisten, die aus politisch-humanitären Motiven handelten. Sie gingen ein hohes Risiko ein: Wenn die ostdeutschen Behörden ihrer habhaft wurden, verurteilte man sie als Abschreckung zu hohen Gefängnisstrafen. Finanziert wurden die Tunnel aus Privatmitteln, den „schwarzen Kassen“ politischer Akteure und Institutionen sowie aus der Vergabe von Film- und Fotorechten.

Jeder erfolgreiche Fluchttunnel stellte ein organisatorisches, technisches und logistisches Meisterwerk dar: Im Vorfeld mussten die „richtigen“ Personen unter hochgradig konspirativen Umständen zueinander finden und alle für den Tunnelbau wichtigen Aufgaben abdecken können. Der Tunnel musste fachmännisch gegraben und abgestützt werden. Letzteres war angesichts des instabilen, sandigen Berliner Bodens von besonderer Bedeutung: Herabstürzende Tunneldecken waren lebensgefährlich und konnten an der Oberfläche zu verräterischen Absenkungen des Bodens oder gar zu Einbrüchen führen. Beim Graben durften keine an der Oberfläche hörbaren Geräusche entstehen. Der Aushub musste diskret entsorgt werden. Und natürlich musste der Tunnel genau an der richtigen Stelle enden. Eine zusätzliche Hürde konnte eindringendes Grundwasser darstellen. Und schließlich mussten zum geplanten Zeitpunkt alle Fluchtwilligen unauffällig in den Keller mit dem Tunnelleingang gelangen (bei größeren Gruppen war das angesichts des umfassend kontrollierten Hinterlandes der Berliner Mauer eine große Herausforderung). Der Bau eines Fluchttunnels konnte mehrere Monate – teilweise sogar ein halbes Jahr oder länger – in Anspruch nehmen.

Die berühmtesten Tunnel wurden nach der Anzahl der durch sie geflüchteten Personen benannt – der 120 Meter lange „Tunnel 29“ (1962) und der 150 Meter lange „Tunnel 57“ (1967). Beide wurden an der Bernauer Straße gegraben. Im Zusammenhang mit dem Bau von Fluchttunneln gab es mehrere tödlich endende Konfrontationen zwischen den Fluchthelfern und den DDR-Grenzern: So starb 1964 der Grenzer Egon Schultz bei einem Feuergefecht am Eingang des Tunnel 57 durch die Kugel eines Kameraden. Auf der Seite der Fluchthelfer wurden 1962 Heinz Jercha und Siegfried Noffke von MfS-Kommandos erschossen.

Die Fluchttunnel verhalfen nicht nur Menschen zur Freiheit, sie waren auch von großer

4. U-Bahn und S-Bahn

a) Die Geisterbahnhöfe

Absperrung der Bahnhöfe unterhalb des Bezirkes Mitte:

Der 1920 gegründete, zu Ost-Berlin gehörende Stadtbezirk „Mitte“ (nicht zu verwechseln mit dem heutigen Bezirk Mitte) ragte tief in das West-Berliner Gebiet hinein. Verkehrstechnisch gesehen hatte das zur Folge, dass West-Berliner, die mit der S- oder U-Bahn zwischen dem Nordosten und dem Südosten ihrer halben Stadt unterwegs waren, diesen Bezirk unterfahren mussten. Konkret betraf das die heutigen U-Bahnlinien U6 und U8 (damals die Linien C und D) sowie den Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn.

Hinsichtlich des geplanten Mauerbaus gab es 1961 für die DDR-Führung grundsätzlich drei Möglichkeiten, mit dieser Situation umzugehen: Erstens hätte man die Bahnhöfe an den Sektorengrenzen dem selben Grenzregime wie an der Oberfläche unterziehen können. Das wäre jedoch mit immensem Aufwand verbunden gewesen – schließlich hätte man somit sechs Bahnhöfe und die sie durchfahrenden Züge systematisch kontrollieren müssen. Zudem hätten unter diesen Umständen die Züge wahrscheinlich nur noch im Stundentakt fahren können. Die zweite Option wäre gewesen, die drei Tunnel für den Verkehr zu sperren und sie zu vermauern. Wahrscheinlich aus finanziellen Gründen entschieden sich die Verantwortlichen für eine dritte Option:

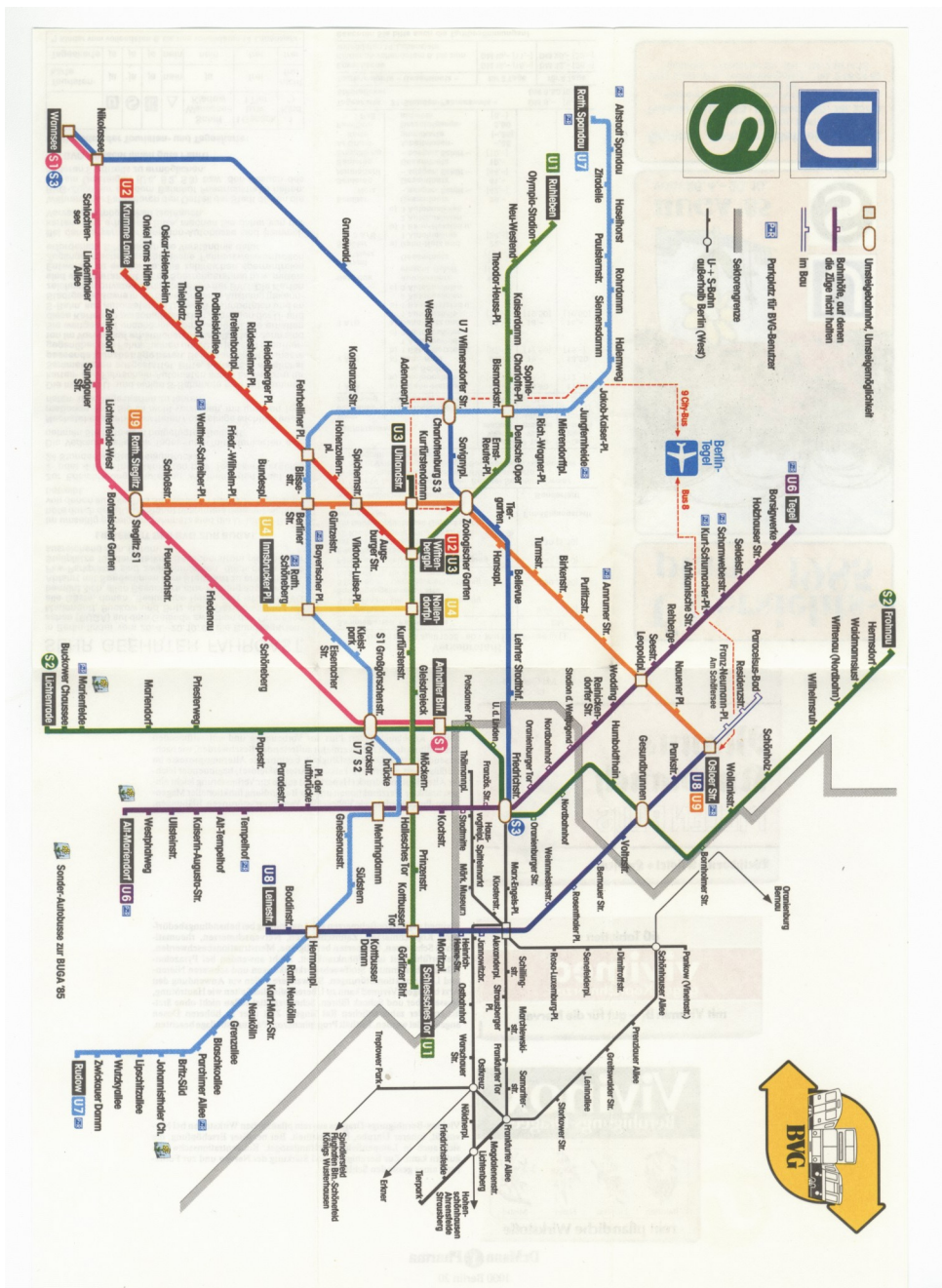
Die sich unter dem Bezirk Mitte befindenden Bahnhöfe wurden verschlossen. Die Stationen konnten zwar von aus West-Berlin kommenden Zügen noch durchfahren, aber nicht mehr für das Ein- oder Aussteigen genutzt werden. Die öffentlichen Zugänge zu den Bahnhöfen wurden abgeriegelt. Nur DDR-Grenzer, Transportpolizei, MfS-Mitarbeiter und gelegentlich benötigtes Personal konnten sie noch betreten. Folgende 15 Bahnhöfe waren von diesen Maßnahmen betroffen:

U-Bahnlinie 6: Walter-Ulbricht-Stadion (heutzutage Schwartzkopffstraße), Nordbahnhof (heutzutage Naturkundemuseum), Oranienburger Tor, Französische Straße und Stadtmitte

U-Bahnlinie 8: Bernauer Straße, Rosenthaler Platz, Weinmeisterstraße, Alexanderplatz, Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Straße

Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn: Nordbahnhof, Oranienburger Straße, Unter den Linden und Potsdamer Platz

Die an der Sektorengrenze liegenden Stationen Walter-Ulbricht-Stadion, Stadtmitte, Nordbahnhof, Potsdamer Platz, Bernauer Straße und Heinrich-Straße werden mitunter auch „Grenzbahnhöfe“ genannt. Sie zeichneten sich durch besondere Sicherheitsvor-



Ein West-Berliner BVG-Netzplan von 1985 mit eingezeichneten „Geisterbahnhöfen“



Eines der Pumpwerke, das von der DDR errichtet wurde, um die Kanalisation im Osten Berlins vom Westen der Stadt abzutrennen (Eberswalder Straße)

und die Trennung des Systems wieder rückgängig gemacht. Die Wasserversorgung spielte im Zusammenhang mit der Berliner Mauer keine Rolle: Die mit Wasser gefüllten Rohre waren im Gegensatz zur Kanalisation nicht für Fluchtversuche geeignet.

6. Strom, Gas, Telefon und Rohrpost

Aufgrund ihrer geringen Größe und aus anderen nachvollziehbaren Gründen waren die Rohre und Leitungen der Strom- und Gasversorgung sowie die Telefon- und Rohrpostverbindungen für unterirdische Fluchtversuche nicht geeignet. Das Ost-Berliner Rohrpostnetz wurde übrigens schon 1949 von West-Berliner System abgetrennt. 1948 folgte im Zusammenhang mit der sowjetischen Blockade die Teilung der Berliner Gasversorgung. 1952 wurde dann das Berliner Stromnetz geteilt; im selben Jahr unterbrach die ostdeutsche Regierung die Telefonverbindungen zwischen West-Berlin und Ost-Berlin sowie der DDR. Angesichts des infrastrukturellen Wirrwarrs im Berliner Untergrund konnte eine vollständige Trennung aller Netzwerke aber nie ganz gelingen: So stellte zum Beispiel das MfS im Jahre 1966 fest, dass es immer noch eine Anzahl funktionierender Kommunikationskabel zwischen Ost- und Westberlin gab.

5. Kanalisation und Wasserversorgung

In den ersten Wochen bestand die Berliner Mauer oft nur aus Stacheldraht, Zäunen oder einer relativ niedrigen Mauer. An verschiedenen Stellen konnte sie von entschlossenen und mutigen Personen mit guter Beobachtungsgabe überwunden werden – wenngleich immer unter Lebensgefahr. Durch den zunehmenden Ausbau der Hindernisse und der Systematisierung des Grenzregimes war es aber schon nach kurzer Zeit kaum noch möglich, durch die Mauer zu kommen.

An verschiedenen Stellen kamen Fluchtwillige deswegen auf die Idee, die Sperren unterirdisch zu überwinden. Mit geringstem Aufwand war dabei eine Flucht durch die Kanalisation verbunden. So flüchteten zum Beispiel mehrere Personen durch die Abwassertunnel unterhalb der Gleimstraße. Problematisch war dabei aber, dass eine im Osten zurückbleibende Person nach dem Einstieg der Fluchtwilligen von außen den schweren Deckel wieder auf den Einstiegsschacht setzen musste – ansonsten hätte es innerhalb kürzester Zeit Alarm gegeben. In den Tunneln bestand wiederum die Gefahr, sich zu verlaufen. Zudem konnten einzelne Personen in Panik geraten. Auf der westlichen Seite musste der „Ausstieg“ dann schnell und unbeobachtet geschehen. Die Tatsache, dass die Geflüchteten zu jenem Zeitpunkt stark verdreckt waren und dementsprechend rochen, stellte ein weiteres Problem dar: In diesem Zustand waren sie äußerst auffällig.

Um Fluchtvorhaben durch die Kanalisation zu unterbinden, wurden die Tunnel ab September 1961 an den Sektorengrenzen systematisch vergittert – teilweise sogar mit Eisenbahnschienen – und mit Alarmsystemen versehen. Zugleich wurde der Zugang in die Kanalisation im grenznahen Bereich erschwert. Teile der Kanalisation hatte die DDR übrigens schon ab Mitte der fünfziger Jahre vergittern lassen. Offenbar sollten damit Schmuggel oder das Einschleusen westlicher Agenten verhindert werden. Da nach dem Mauerbau nicht alle für Fluchten nutzbare Kanäle auf einen Schlag vergittert werden konnten und die älteren Gitter nicht alarmgesichert waren, gab es aber weitere Fluchten durch die Kanalisation – bis in die achtziger Jahre hinein. Insgesamt sind wahrscheinlich mehrere hundert Personen so in den Westen gelangt.

Die Vergitterung der Kanalisation sollte vor Ort immer wieder zu Verstopfungen führen, die in mühseliger, oftmals gefährlicher Arbeit behoben werden mussten. Hier gab es sozusagen eine unterirdische deutsch-deutsche Zusammenarbeit. Ab Anfang der siebziger Jahre wurde die Kanalisation Ost-Berlins dann Schritt für Schritt vom westlichen Teil der Stadt abgetrennt. Diese Maßnahme hatte primär einen finanziellen Hintergrund: So lange, wie gemeinsam mit West-Berlin eine Kanalisation für die ganze Stadt betrieben wurde, mussten auch Zahlungen an den West-Berliner Senat entrichtet werden – was die DDR angesichts ihres Devisenmangels unbedingt vermeiden wollte. Als diese „Entflechtung“ sehr weit vorangeschritten war, sollte der Zusammenbruch der DDR erfolgen. Ab März 1990 wurden dann die Sperranlagen in der Kanalisation beseitigt

kehrungen aus. Auch der U-Bahnhof Alexanderplatz stellte für die DDR-Grenzer eine größere Herausforderung dar. Denn hier kreuzten sich – baulich eng miteinander verflochten – drei U-Bahnlinien. Der Bahnsteig der U8 musste dort nicht nur abgeriegelt werden, sondern zugleich auch optisch „verschwinden“, um die zahlreichen Fahrgäste nicht unnötig auf seine Existenz aufmerksam zu machen. Wer sich heutzutage diesen U-Bahnhof anschaut, kann erahnen, welche Ressourcen für diese Aufgabe notwendig gewesen sein müssen.

Hinsichtlich der beiden U-Bahntunnel mussten die West-Berliner Verkehrsbetriebe jedes Jahr für das „Durchfahrtsrecht“ mehrere Millionen Mark an die DDR zahlen. Der von der DDR betriebene Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn war davon nicht betroffen. Darüber hinaus gab es für das S-Bahn-Betriebswerk Nordbahnhof und das Stellwerk Pou im S-Bahnhof Potsdamer Platz ebenfalls ein eigenes geschlossenes Grenzregime. Auch ein nicht genutzter „blinder Tunnel“ unter der Dresdner Straße an der Sektorengrenze wurde entsprechend abgesichert, um eine Flucht in den Westen unmöglich zu machen.

Bahnhof Friedrichstraße:

Die einzige Ausnahme innerhalb dieses Systems war der Bahnhof Friedrichstraße, der über den Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn und die U-Bahnlinie 6 erreichbar war. Er wurde nicht verschlossen, da er für Ost-Berlin der zentrale Ein- und Ausreisepunkt war. Wenn man von West-Berlin aus mit U- oder S-Bahn nach Ost-Berlin fuhr, so ging das im Grunde nur über diesen Bahnhof (neben den oben erwähnten unterirdischen Verbindungen konnte man ihn an der Oberfläche von West-Berlin aus auch über den Lehrter Bahnhof erreichen). Systematische Kontrollsysteme sorgten innerhalb des Bahnhofes dafür, dass keine Unbefugten in die nach West-Berlin fahrenden Züge gelangten. Zudem gab es technische Vorkehrungen, um bereits anführende Züge zu stoppen.

Der Bahnhof Friedrichstraße hatte für die Fahrgäste aufgrund der komplexen Abfertigungs- und Kontrollbereiche sowie der schikanösen Abfertigungsmodalitäten (wie zum Beispiel stundenlange Wartezeiten) eine unheimliche, verwirrende Dimension. Es gab verschiedene Kategorien Reisender, die zur Ein-, Aus- oder Durchreise verschiedene Verkehrsmittel in verschiedene Richtungen nutzten: DDR-Bürger, Westdeutsche, West-Berliner, Ausländer, Alliierte, Diplomaten und Personen „mit besonderem Status“ (wie zum Beispiel MfS-Agenten, osteuropäische Geheimdienstler, von der DDR aufgenommene RAF-Terroristen, aus der DDR Zwangsausgebürgerte, dauerhaft aus der DDR Ausreisende und Personen, die in der BRD Asyl beantragen wollten). Alle diese Gruppen mussten voneinander getrennt werden, da es praktisch für jede ein eigenes Prozedere gab. Hinzu kamen noch die West-Berliner, die zwischen der U6 und der durch den Nord-Süd-Tunnel fahrenden S-Bahn umsteigen wollten.

Es versteht sich von selbst, dass die Fahrgäste im gesamten Bahnhofsbereich mit Kameras systematisch überwacht wurden. Unzählige Reisende kämpften in diesem Bahnhof

mit der Angst, dass ihnen die Ein-, Aus- oder Weiterreise verweigert werden könnte – oder man sie gar verhaften würde.

Selbst das ostdeutsche Personal hatte im Bahnhof mitunter Orientierungsprobleme und musste anhand besonderer Modelle des Bahnhofes geschult werden. Die Räumlichkeiten der im Bahnhof verschiedenen agierenden DDR-Behörden umfassten unter anderem Dienst- und Sozialräume, Besprechungszimmer, Überwachungszentralen, Verhörräume, Haftzellen, sanitäre Einrichtungen sowie offizielle und geheime Gänge.

Für West-Berliner hatte der Bahnhof Friedrichstraße aber auch noch eine ganz andere Bedeutung: Dort konnte man in mehreren „Intershop“-Kiosken zollfrei Zigaretten und Hochprozentiges kaufen. Auf dem Rückweg musste man jedoch aufpassen, dass man nicht in eine der mobilen Kontrollen des West-Berliner Zolls geriet.

Dann mussten Steuern nachgezahlt werden – oder die Waren wurden beschlagnahmt. Noch bis weit in die Nachwendezeit hinein sollte der Bahnhof Friedrichstraße ein bevorzugter Treffpunkt von Trinkern bleiben.

Das Kontrollsystem und seine Auswirkungen:

Das Grenzregime umfasste nicht nur die Geisterbahnhöfe, sondern auch die Tunnelabschnitte dazwischen. So sollte verhindert werden, dass Fluchtwillige in die Tunnel eindringen, um dann zu Fuß oder durch das Anhalten von Zügen nach West-Berlin zu gelangen (wobei die Tunnel allerdings so gut abgeriegelt waren, dass es kaum möglich war, von außen Zugang zu bekommen). Im Laufe der Jahre wurde das System immer weiter ausgebaut und perfektioniert. Zu den entsprechenden Maßnahmen gehörten:

- Zusätzliche Mauern und Gitter innerhalb der Geisterbahnhöfe
- Alarmauslösende Trittbrettanlagen und Lichtschranken in den Tunneln
- Mit Stacheln bewehrte Metallmatten auf dem Boden
- Entfernung der Stromschienen-Isolation (eine Berührung der Schienen hätte dadurch mit großer Wahrscheinlichkeit tödliche Konsequenzen gehabt)
- Verkürzung der Bahnsteigkanten (damit Fluchtwillige nicht im „toten Winkel“ unbemerkt durch die Bahnhöfe krabbeln konnten)
- Das Verschließen nicht genutzter Räume und sonstiger möglicher Verstecke
- Alarmsicherung aller Tunnel-Notausgänge; zudem wurden die meisten Notausgänge versperrt

c) Der „Waisentunnel“

Einen Sonderfall stellt der so genannte Waisentunnel dar, der als Teil einer geplanten Gesundbrunnen-Neukölln-Verbindung gebaut worden war. Der rund 700 Meter lange Tunnel verläuft von der Rathausstraße aus die Waisen- bzw. Littenstraße entlang, unterquert die Spree und mündet an der Brückenstraße in den Tunnel der heutigen U8. Da dieses Projekt aber 1919 eingestellt und die Gesundbrunnen-Neukölln-Verbindung später in Form der U8 realisiert wurde, nutzte man den Waisentunnel nur für betriebsinterne Zwecke. Hinsichtlich des DDR-Grenzregimes war der Waisentunnel insofern relevant, als dass er eine Verbindung zwischen der Ost-Berliner U-Bahn und der „Geisterbahnhof-Linie“ U8 darstellte. 1980 schaffte ein Mitarbeiter der Ost-Berliner Verkehrsbetriebe es, mit seiner Familie unter Überwindung einer herabgelassenen Wassersperre durch den Waisentunnel zum U8-Tunnel zu gelangen. Er hielt einen vorbeifahrenden Zug an, der sie alle nach West-Berlin mitnahm.

d) Schienengebundener Nahverkehr an der Oberfläche

Durch die Teilung und den Bau der Berliner Mauer wurden natürlich auch die an der Oberfläche existierenden Bahnverbindungen Berlins stark in Mitleidenschaft gezogen: Die S-Bahnstrecken zwischen West- und Ost-Berlin sowie zwischen West-Berlin und seinem Umland wurden fast alle durchtrennt (die einzige verbleibende Direktverbindung an der Oberfläche war die Strecke vom West-Berliner Lehrter Bahnhof zum zentralen DDR-Einreisebahnhof Friedrichstraße). Hinzu kam, dass die S-Bahn im Westen Berlins noch bis in die achtziger Jahre hinein von der DDR betrieben und vor allem seit 1961 von vielen West-Berlinern boykottiert wurde. Auch das führte zu einer Ausdünnung des Systems.

Darüber hinaus wurde die über die Oberbaumbrücke führende Strecke der heutigen U1 vom Schlesischen Tor (West-Berlin) zum U-Bahnhof Warschauer Brücke (Ost-Berlin) stillgelegt. Der 1961 geschlossene U-Bahnhof Warschauer Brücke wurde erst 1995 als Bahnhof Warschauer Straße wieder eröffnet.



Der „Waisentunnel“



Noch kein Verkehr: der heutige Bahnhof Westhafen auf dem S-Bahnring im Jahre 1997. Erst 2002 wurde der



Nicht mehr zugänglich: ein verschlossener S-Bahn-Eingang am Potsdamer Platz

- Rollgitter zum Abriegeln der Tunnel
- Vorkehrungen, die fahrende Züge stoppen oder auf Abstellgleise lenken konnten

Auch die DDR-Grenzer unterlagen einer strengen Kontrolle. Zuerst konnten sie sich auf den Bahnsteigen noch frei bewegen. Da sie aber mitunter aus den durchfahrenden Zügen mit Gegenständen beworfen wurden (mit Müll, Wurfgeschossen oder „korrumpierenden“ Genussmitteln) und immer die Gefahr bestand, dass sie selbst flüchten könnten, wurden die Posten im Laufe der Jahre praktisch „eingemauert“: Auf den Bahnsteigen wurden Beobachtungsbunker mit alarmgesicherten Zugängen gebaut, die von den Grenzern während ihrer Schicht nicht verlassen werden durften.

Insgesamt wurde so in den Geisterbahnhöfen und den sie verbindenden Tunneln ein geschlossenes System aufgebaut, das die Anzahl der erfolgreichen Fluchten auf ein Minimum reduzierte. Genaue Zahlen wird es in diesem Zusammenhang nie geben. Vielleicht schafften es 10-20 Personen (darunter mehrere Grenzer), dieses System zu überwinden.

In einigen seltenen Fällen passierte es übrigens, dass Personen bei der Fahrt der Züge durch die Bahnhöfe die Türen gewaltsam öffneten und auf den Bahnsteig sprangen. Dabei handelte es sich zumeist um alkoholisierte oder geistig gestörte Personen. Sie wurden von den DDR-Grenzern aufgegriffen und vernommen. Danach brachte man sie in den Westen.

Die Züge durchfuhren die Geisterbahnhöfe mit einem verlangsamten Tempo von maximal 25 Stundenkilometern.

Diese Geschwindigkeit ist auf interne Fahrdienstvorschriften zurückzuführen, wenngleich andere Erklärungen „umhergeistern“: So heißt es mitunter, dass die reduzierte Geschwindigkeit einen symbolischen Anspruch der West-Berliner Verkehrsbetriebe auf einen Halt in diesen Bahnhöfen ausdrücken sollte und als stillschweigende Nichtanerkennung des status quo verstanden werden kann.

Diese Geschwindigkeitsdrosselung kann sekundär vielleicht auch als eine Art Kompromiss verstanden werden – weil die West-Berliner Verkehrsbetriebe ursprünglich einen symbolischen Halt angestrebt hätten. Die von der zur DDR gehörenden Reichsbahn betriebenen S-Bahnen im Nord-Süd-Tunnel fuhren hingegen mit voller Geschwindigkeit durch die Geisterbahnhöfe.

Zu den Folgen der hermetischen Abriegelung der Bahnhöfe und Tunnel gehörte, dass sie nicht mehr richtig belüftet wurden: Die Fahrgäste konnten einen abgestandenen, unangenehmen Geruch vernehmen. Viel gravierender sollte aber das erhöhte Sicherheitsrisiko sein. Denn aufgrund der Absperrmaßnahmen war die Zahl der nutzbaren Notausgänge innerhalb der Tunnel drastisch reduziert worden. Zudem wäre auch der Einsatz von Rettungskräften vor Ort stark erschwert gewesen. Bei Bränden hätten sich die versperrten Tunnel deswegen schnell in Todesfallen verwandelt. Übrigens sollte der marode Zustand der Geistertunnel und der S-Bahn als Ganzes mehrfach zur Entgleisung von Zügen führen.

Wahrnehmung der Geisterbahnhöfe:

Für die Ost-Berliner hörten die betroffenen drei Linien als Verkehrsmittel zu existieren auf. Und da die verschlossenen Zugänge zu den Bahnhöfen im Laufe der Jahre teilweise abgerissen oder unkenntlich gemacht wurden, gerieten die Strecken langsam in Vergessenheit. In die ostdeutschen Berlin-Stadtpläne wurden sie auch nicht mehr eingezeichnet. Trotzdem gab es aber noch Hinweise auf ihre Existenz: So berichtete zum Beispiel ein Ostdeutscher dem Verfasser, dass er damals in seiner im ersten Stock eines Miets-



Am ehemaligen Geisterbahnhof Heinrich-Heine-Straße existieren noch Spuren der früher innerhalb der Station angebrachten Absperrungsgitter

hauses gelegenen Wohnung in der Brunnenstraße die Fahrgeräusche der U8 wahrnehmen konnte. Mitunter nahmen Anwohner auch schwache Vibrationen wahr, wenn die Züge durch die Tunnel unter ihnen fuhren. Andere Ost-Berliner berichteten dem Verfasser wiederum, dass sie von den Geisterbahnhöfen nicht gewusst hätten. Als dieser auf die teilweise noch sichtbaren Zugänge der Stationen verwies, antworteten sie sinngemäß: Danach fragte man nicht, das interessierte nicht. Diese Einstellung hing möglicherweise damit zusammen, dass es in DDR grundsätzlich nicht ratsam war, Fragen zu stellen, die in irgendeiner Form mit dem Grenzregime zu tun hatten.

West-Berliner erlebten die stillgelegten Bahnhöfe als unheimlich und unwirtlich. Wenn sie Besucher aus der Bundesrepublik hatten, konnte sie ihnen eine Fahrt durch die Geisterbahnhöfe als „kostenlose Gruselshow“ präsentieren. Ein weißer Strich an der Tunnelwand zeigte unterwegs an, dass man den östlichen Sektor Berlins erreicht hatte. Beim Durchfahren der Bahnhöfe konnte man im schwachen Lichtschein ein verkommenes Interieur und mitunter schemenhaft Grenzer erkennen. Die verfallenden Bahnhöfe strahlten einen düsteren, morbiden Charme aus. Teilweise waren noch die Reste der Werbeplakate von 1961 zu sehen. Mitunter verspürten Reisende auf der Fahrt auch ein gewisses Unbehagen: Schließlich war es denkbar, dass die Grenzer einen Zug auch einmal anhalten könnten. So mancher Fahrgast mag überlegt haben, ob er in der Vergangenheit vielleicht etwas getan hatte, was für eine Verhaftung reichen würde. „Sicherheitsrelevante“ Personen wie zum Beispiel Geheimnisträger der Bundesrepublik durften diese Strecken gar nicht befahren. Mitarbeiter bestimmter Institutionen mussten derartige Fahrten wiederum vorher bei den Vorgesetzten anmelden.

Nach der Wende wurden die maroden Bahnhöfe restauriert und den Fahrgästen wieder zugänglich gemacht – bis 1992 war diese Aufgabe abgeschlossen. Heutzutage kann man sich kaum noch vorstellen, dass diese Stationen früher „tot“ waren. Zugleich gehört es zu den Hinterlassenschaften jener Ära, dass die betroffenen Stationen architektonisch teilweise in einem Zustand erhalten geblieben sind, der anderswo oft den missglückten Modernisierungsmaßnahmen der sechziger und siebziger Jahre zum Opfer fiel. Abgesehen von den Geisterbahnhof-Strecken sollte der Bau der Berliner Mauer auch andere Teile des schienengebundenen Nahverkehrs betreffen:

b) U-Bahnhöfe Mohrenstraße und Potsdamer Platz

Die von Pankow aus kommende, durch das historische Stadtzentrum fahrende U-Bahnlinie A – die jetzige U2 – endete in Ost-Berlin seit dem Mauerbau am heutigen Bahnhof Mohrenstraße (damals Thälmannplatz bzw. Otto-Grotewohl-Straße). Der nächste U-Bahnhof Richtung Westen, Potsdamer Platz, war verschlossen – er lag direkt unterhalb des Sperrgebietes der Berliner Mauer. Die Weiterführung dieser Strecke Richtung Westen über den U-Bahnhof Gleisdreieck existierte somit auch nicht mehr. Erst 1993 war die Strecke wieder normal befahrbar.