

Der Politologe, Publizist und langjährige politische Redakteur beim Deutschlandfunk **Dr. Peter Joachim Lapp** referierte am 15. September 2015 in der Gedenkbibliothek über sein kürzlich im Helios Verlag erschienenenes Buch:

Rollbahnen des Klassenfeindes

Die DDR-Überwachung des Berlin-Transits 1949-1990

Dieses Buch darf wohl als An- und Abschlussarbeit seines 1999 erschienenen Werkes „Transit Westberlin“ sowie des umfangreichen Bands „Grenzregime der DDR“ gesehen werden, denn Transitwege und Grenzübergänge verstand der SED-Staat als Teil des Grenzregimes, und sie verlängerten die eigentliche Staatsgrenze mitten in ihren Machtbereich hinein.

Daher oblagen der Transitverkehr ebenso wie die Grenzkontrolle dem Verantwortungsbereich der Stasi und ihren untergeordneten Helfershelfern, der Polizei und dem Zoll, so der Referent.

Dem Bestreben des SED-Staates nach absoluter Kontrolle und seinem essentiellen Misstrauen ist es wohl zuzurechnen, dass Zug-, Schiffslinien und 2000 km Straße überwacht wurden, einschließlich einer 5-km-Tiefensicherung. Tausende Offizielle Mitarbeiter und hunderte Inoffizielle Mitarbeiter (IM) kamen zum Einsatz, um dieser Herausforderung gerecht zu werden und die Transitreisenden sowie die eigenen Bürger umfangreich kontrollieren zu können. Denn wie schon Lenin sagte: *„Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser!“*

Schwerpunktmäßig habe sich die Überwachung auf Parkplätze, Raststätten und Tankstellen der Transitstrecke konzentriert, nicht zuletzt aus Personal- und technischen Gründen, so Dr. Lapp.

Das Transitabkommen ab 1971 beendete die Willkür auf den Zufahrtswegen in den Westteil Berlins. Auf die schikanösen Zustände in den 60er Jahren, vor dem Abkommen, ging der Referent sicher aus Zeitgründen leider nicht ein. So wäre es beispielsweise auch interessant gewesen, etwas über die Totalsperrung der Autobahnen zu erfahren, die immer dann erfolgte, wenn der Bundestag im Berliner Reichstag zusammenkam.

Das neue Transitabkommen sah umfangreiche Verhaltensmaßregeln für den Transitverkehr vor: So war es den freien Bürgern verboten, die Transitstrecke zu

verlassen, ansonsten drohten Haftstrafen bis zu 3 Jahren. Zeitungen o.ä. abzulegen oder wegzuworfen war ebenso verboten, wie Dinge zu übergeben oder übernehmen oder gar Personen im Auto mit- bzw. aufzunehmen. Verboten war auch das Fotografieren von Brücken, Verkehrsbauten oder Raststätten.

Trotz Verbot und Ahndung kam es zu 5 - 10.000 von der Stasi nachgewiesenen Kontakten zwischen West- und Ost-Deutschen, so der Referent. Deshalb filmte, fotografierte und beobachtete die Stasi die Raststätten und Tankstellen, bestückte sie mit IM und sogenannten U-Mitarbeitern, die selbst den Stasi-Mitarbeitern unbekannt waren und die die Überwachungsanlagen installierten und bedienten.

Bilder und Zeitzeugenberichte zu Transitverstößen hatte der Autor in dem gesonderten Buch „Transit Westberlin“ veröffentlicht, das heute leider nicht auf der Tagesordnung stand, so dass der Referent an diesem Abend mehr auf der allgemeinen Ebene blieb und nur zwei namentliche Beispiele erwähnte, wie den Fall Günter Jablonski: Dieser hatte bei seiner Flucht 1962 als Grenztruppenangehöriger seinen Postenführer erschossen und in Westdeutschland eine 9jährige Haftstrafe verbüßt. Als er 7 Jahre später, 1978, unbedacht mit seiner Familie die Transitstrecke nach West-Berlin benutzte, wurde er verhaftet, erneut verurteilt, diesmal zu lebenslanger Freiheitsstrafe. Erst 1988 konnte er von der Bundesregierung freigekauft werden. Da noch im Juni 1980 von der DDR ein Todesurteil gegen den „roten Admiral“, BND-Agent Winfried Baumann, in Leipzig per Genickschuss vollstreckt wurde, darf man vielleicht von Glück sprechen, dass Jablonski nicht gleiches widerfahren ist.

Der Referent wies darauf hin, dass in den 80er Jahren die Personenaufnahme auf der Transitstrecke seltener wurde, jedoch die Übernahme von Gegenständen wie Geld, Urkunden, Schmuggelware oder Wertsachen zunahm, begründet durch die steigende Zahl der ausgereisten DDR-Bürger, die auf diesem Wege eine Kontaktmöglichkeit sahen bzw. Unterlagen und Wertsachen nachholten oder ihren im Osten verbliebenen Angehörigen etwas zukommen lassen wollten.

Gefährlich blieben diese Aktionen jedoch allemal. Wurde jemand auffällig oder beobachtet, so wurde über die Verdächtigen ein Fahndungs- bzw. Beobachtungsauftrag verhängt und an alle Grenzübergangsstellen gemeldet. Dort wurden die entsprechenden Personen dann kontrolliert, verhört, mit Geldstrafen bei Ordnungswidrigkeiten oder gar Transitsperren über Monate oder Jahre hinweg belegt oder im schlimmsten Fall verhaftet.

Aber auch für West-IM bot sich die Transitstrecke zur unauffälligen Kontaktaufnahme zum ostdeutschen Führungsoffizier an.

So erwähnte der Referent persönliche Treffen an Autobahnabfahrten zwischen William Born (FDP) und keinem geringeren als Markus Wolf, dem Leiter der Westspionage.

150-200 Personen, häufig ehemalige Ausgereiste, wurde der Transitweg durch den Osten verweigert, ihnen blieb nur die Flugmöglichkeit mit PAN AM, um nach Westberlin zu gelangen.

Auf Nachfrage eines Zuhörers kam in der Diskussionsrunde auch das Thema der Durchleuchtung mit Gammastrahlung zur Sprache. Bereits Ende der 70er Jahre in Marienborn wurde Cäsium 137 eingesetzt, um in den Fahrzeugen verborgene Menschen sichtbar zu machen. Damit betraut war mindestens ein Hauptmann oder Major der Stasi, geheim gehalten vor dem übrigen Grenzpersonal. Außerdem regelte eine Betretungsordnung für die diversen Dienstgrade die zu betretenden Grenzabschnitte, so dass selbst Angehörige des Grenzpersonals nichts von der Bestrahlung wussten.

Das gesundheitliche Risiko der Gammastrahlung generell und besonders für Berufskraftfahrer, die deshalb einer wiederholten Strahlung ausgesetzt wurden, sowie Risiken der Spätfolgen interessierte die Parteiführung wohl eher weniger, denn der Zweck heiligte die Mittel. Lieber ein paar Strahlenkranke in Kauf nehmen, die im westlichen Gesundheitssystem bekanntermaßen gut versorgt werden können, als einen Fluchtversuch zu übersehen.

War die Transitstrecke einerseits eine ständige Herausforderung für die perfekte Kontrolle des Stasi-Apparates, so war sie andererseits eine willkommene Einnahmequelle der so bitter nötigen Devisen. Die **Transitpauschale** betrug in den Jahren '72 bis '75 234 Mio. DM, '76 - '79 400 Mio. DM, '80 - '89 525 Mio. Deutsche Mark. Noch 1990 ging der „DDR“ die letzte Pauschale von 860 Mio. DM zu. Für die Gesamtsumme von **7,8 Mrd. DM** in der Zeit von 1972 -1989 konnten viele West-IM bezahlt und hochwertige Überwachungstechnik im Westen eingekauft werden. So musste die Bundesrepublik zumindest teilweise die Bespitzelung ihrer eigenen Bürger mit finanzieren.

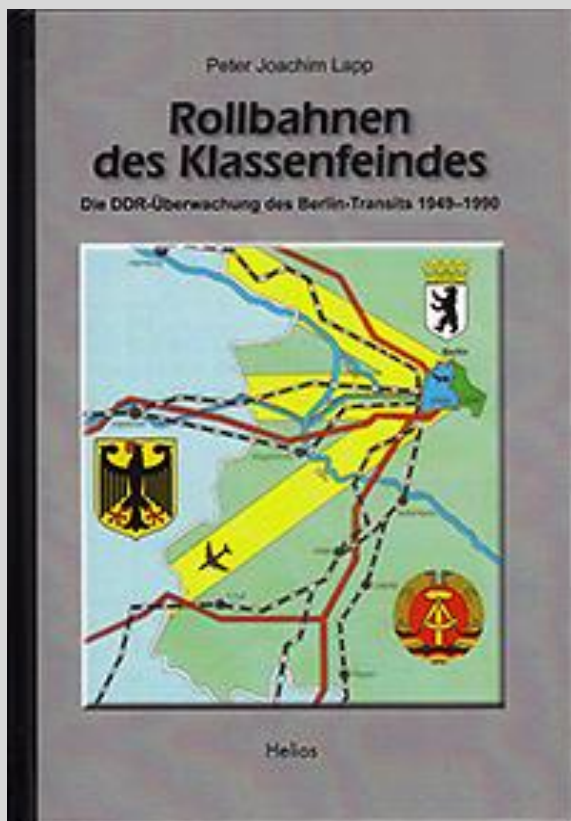
Hinzu kommen noch die Investitionsbeteiligungen der Bundesrepublik am Straßen- (1.878,1 Mio. DM), Eisenbahn- (133,6 Mio. DM) und Wasserstraßenausbau (340 Mio. DM).

Als zusätzliche Einnahmen zur Transitpauschale sind zu rechnen: Zwangsumtausch bei Besuchen (25 DM pro Tag zum Kurs von 1:1), Häftlingsfreikauf, bargeldloser Swing-Handel sowie Strauß - und Nachfolge-Kredite.

Durch diesen umfangreichen Devisenzufluss, über den im gesamten Ostblock nur der ostdeutsche Frontstaat verfügte, konnten die schlimmsten Auswirkungen der Misswirtschaft und permanenten Versorgungskrise gemildert werden. Viele, die heute von Walter Ulbricht träumen, haben diese devisengestützte „Scheinblüte“ aus den 80er Jahren im Kopf und den allgemeinen Verfall der Bausubstanz und die Schlaglöcher in den Straßen vergessen.

Wir sind unserem Fördervereinsmitglied Herrn Dr. Peter Joachim Lapp sehr dankbar, dass er uns, wie in den vorangegangenen zwei Vorträgen der letzten Jahre, anschaulich und interessant seine über viele Jahre gut recherchierten Forschungsergebnisse präsentiert hat. Da er nun beabsichtigt keine weiteren Bücher zum Thema zu veröffentlichen, wünschen wir ihm einen guten Un-Ruhestand!

Rose Salzmann



- **Gebundene Ausgabe:** 162 Seiten
- **Verlag:** Helios (21. August 2015)
- **Sprache:** Deutsch
- **Preis:** 22,80 Euro