

# Fluchttunnel, Grenzrelikte, Fahrzeugsperrern – Berliner Beiträge zu einer Archäologie des Eisernen Vorhangs

Torsten Dressler

## Einleitung

Am 9. November 2019 jährte sich die Friedliche Revolution und der Fall der Berliner Mauer zum 30. Mal. Sind diese 30 Jahre Abstand genug für eine archäologische Betrachtung und Dokumentation? Welche neuen Erkenntnisse und Facetten liefert die Archäologie der Moderne gegenüber den anderen vorliegenden historischen Quellen wie Fotos, Pläne, Akten und Oral History, die unser kollektives Gedächtnis geprägt haben bzw. prägen?

Die Themen „Diktaturen“, „Grenzen“, „Fluchten“ und „Migrationsströme“ sowohl im damaligen als auch im gegenwärtigen Kontext sind aktueller denn je; umso mehr lohnt sich eine archäologische Betrachtung und Herangehensweise. Jubiläen bieten immer einen guten Anlass, sich mit historischen Orten und Ereignissen sowie ihrer Geschichte, ihrer Transformation und ihren Hinterlassenschaften intensiver auseinanderzusetzen.

Die archäologische Dokumentation der Reste und Spuren der ehemaligen DDR-Grenzanlagen in ihren drei Ausbauphasen von 1961 bis 1989 liefert neue Detailansichten und Perspektiven und schafft aufgrund der erfassten Befunde und Funde einen authentischen Ort. Zudem wird durch die erfassten Fundobjekte der Grenzanlagen und der Grenzposten erstmals der Alltag an der Grenze nachvollziehbar, aber auch die Fundobjekte der Flüchtlinge zeugen teils von unterirdischen Fluchtversuchen. Die interdisziplinäre Auseinandersetzung mit dem Thema deutsche Teilung mit zahllosen historischen Quellen in Schrift, Ton und Bild, Oral History sowie mit geophysikalischen und archäologischen Untersuchungen führt einen breiten Erfahrungsaustausch zusammen, der in dieser Fülle und Aussagekraft in vorherigen Zeitepochen nicht gegeben ist.

Der Bau der Berliner Mauer ab dem 13. August 1961 stellte eine radikale Zäsur der deutschen Teilung bis zu ihrem Fall am

9. November 1989 dar. Um die Welt gingen u.a. die Bilder von verzweifelten Menschen, die aus den Fenstern der Grenzhäuser in die Freiheit sprangen, und von den ersten Grenzabsperren entlang der dicht bebauten und bewohnten Bernauer Straße zwischen Wedding (Berlin-West) und Mitte (Berlin-Ost). Die Anwohner auf der Ostseite der Bernauer Straße wurden zwangsumgesiedelt, ihre Häuser und Fenster zugemauert und anschließend abgerissen. Die stehen gelassenen Häuserfronten dienten fortan als Grenzmauer und vorderes Sperrelement. Im Zeitraum zwischen 1962 und 1971 sind entlang der Bernauer Straße ein Dutzend Fluchttunnel unterhalb des Todesstreifens gegraben worden, von denen allerdings nur drei erfolgreich waren. Zwei erfolglose von ihnen – der sogenannte „Weinstein-Fluchttunnel“ von 1963 an der Ecke Bernauer Straße/Schwedter Straße und der „Herschel-Fluchttunnel“ von 1971 an der Kreuzung Bernauer Straße/Brunnenstraße – sowie drei erfolgreiche in Glienicke/Nordbahn bzw. im Berliner Norden – der „Becker-Fluchttunnel“ und „Thomas-Fluchttunnel“ von 1962 und der „Aagaard-Fluchttunnel“ von 1963 – wurden archäologisch untersucht und dokumentiert.<sup>1</sup>

Von 1949 bis 1989 verließen über 3,5 Millionen Bürger die DDR in Richtung Westen; also jeder fünfte Einwohner der DDR kehrte seinem Land bzw. der SED-Diktatur den Rücken. Gründe dieser Massenflicht waren u.a. die Unzufriedenheit der Bevölkerung mit der Lebenssituation in der DDR seit der Gründung 1949, die Zwangskollektivierung der Landwirtschaft mit der Einführung der Landwirtschaftlichen Produktionsgemeinschaft (LPG) 1952, die Gründung der NVA und der niedergeschlagene Volksaufstand in Ungarn jeweils 1956, der Bau der Berliner Mauer 1961 sowie die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht 1962. Mindestens 40.133 gelungene Fluchten aus der DDR und Berlin (Ost) wurden in den 28 Jahren vom 13. Au-

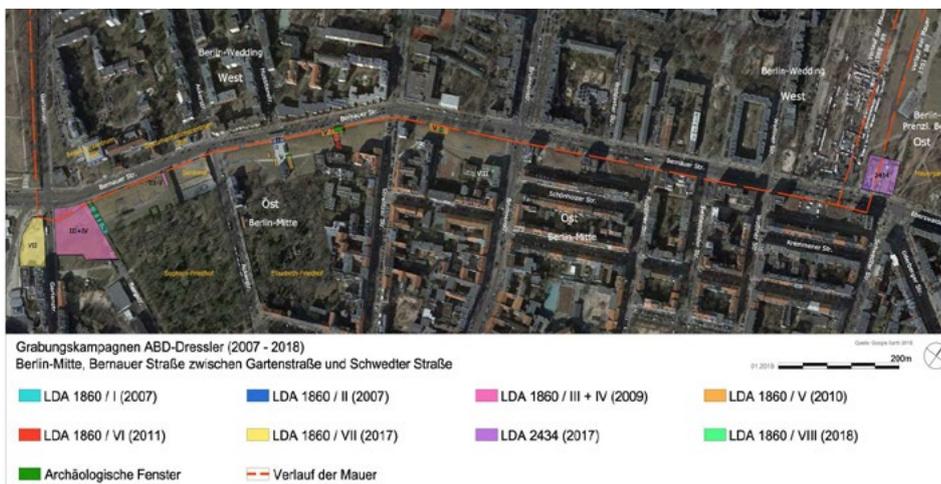


Abb. 1: Übersichtsplan über die archäologischen Grabungskampagnen (2007–2018) entlang der Bernauer Straße zwischen Gartenstraße/Nordbahnhof (ehem. Stettiner Bahnhof) und Schwedter Straße/Mauerpark (ehem. Güterbahnhof Nord) in Berlin-Mitte (Plan: ABD-Dressler 2019)



Abb. 2: Bild links: Lageplan über die Grabungsfläche Gartenstraße 85–87/Nordbahnhof in Berlin-Mitte (blau markiert) mit Verlauf der Berliner Mauer 1961–1989 (lila markiert); Karte: Stand 2010 mit alten Hausnummern (Quelle: GeoBasis-DE/SenStadt III 2010; bearb. durch ABD-Dressler 2017); Bild rechts: Lageplan laut Vorentwurf „Quartier am Nordbahnhof“ mit Grenzverlauf (rot markiert) (Quelle: Mila Architecture Design Communication, Berlin 2017)

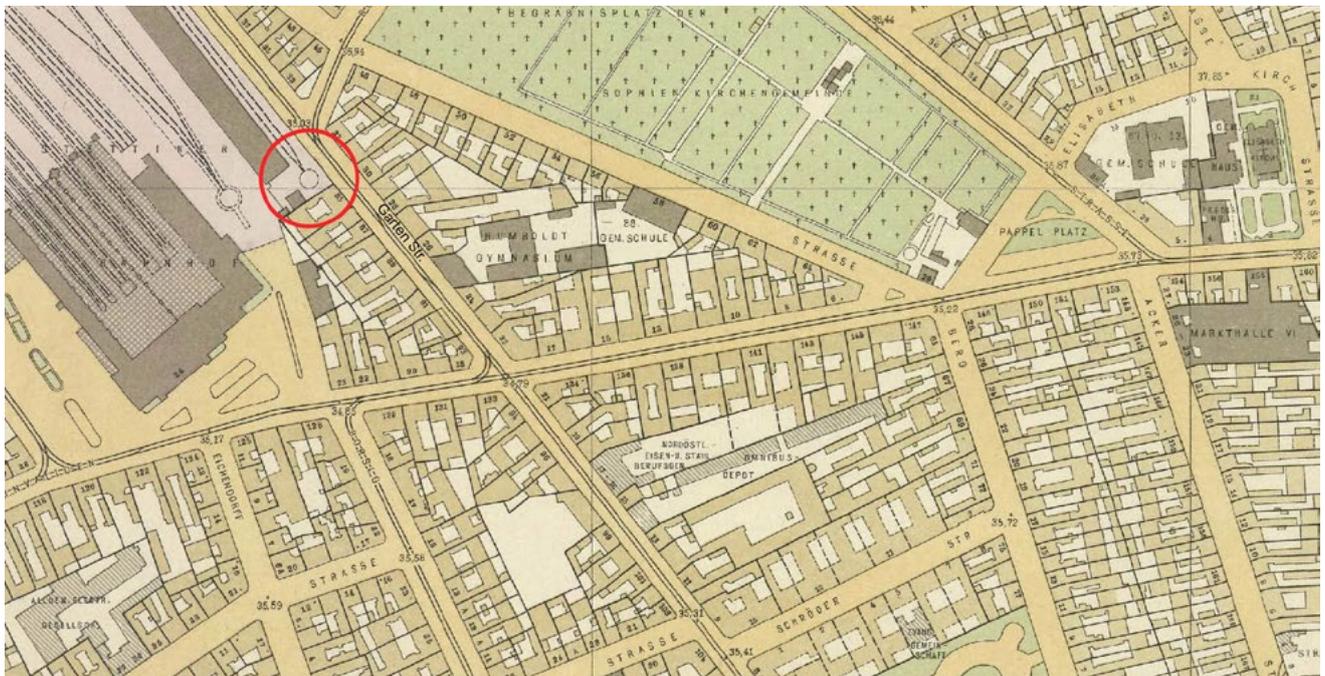


Abb. 3: Standort des Baufeldes in Berlin-Mitte, Gartenstr. 85–87 (roter Kreis) mit dem Stettiner Kopfbahnhof im Westen sowie Güterschuppen und zwei Lok-Drehscheiben des Güterbahnhofs im Nordwesten davon (Quelle: Straube-Plan von 1910)

gust 1961 bis August 1989 registriert, wovon mindestens 5.075 gelungene Fluchten über die Berliner Mauer und Grenzstreifen erfasst sind. Im Sprachgebrauch der DDR-Grenztruppen handelte es sich dabei um sogenannte „Sperrbrecher“, „Republikflüchtige“ oder „Grenzverletzer“.<sup>2</sup>

Tragischerweise sind an der Berliner Mauer bzw. im Zusammenhang mit dem DDR-Grenzregime in Berlin zwischen 1961 und 1989 mindestens 140 Todesopfer zu beklagen. Laut aktuellen Angaben der Stiftung Berliner Mauer waren darunter 101 Flüchtlinge (68 Erschossene, 30 Verunglückte und drei Suizide beim Fluchtversuch), 30 Personen aus Ost und West ohne Fluchtabsichten, ein Sowjetsoldat sowie acht im Dienst getötete DDR-Grenzposten.<sup>3</sup>

Das Prinzipschema der DDR-Grenzanlage in und um Berlin umfasste eine Gesamtlänge von 156,4 Kilometer, wovon 43,7 Kilometer innerstädtisch und 112,7 Kilometer randstädtisch waren. Die Grenzsicherung um Berlin betraf 63,8 Kilometer bebautes Gebiet, 38 Kilometer Wasser, 32 Kilometer Waldgebiet sowie 22,7 Kilometer offenes Gelände. Das DDR-Grenzregime richtete sich einzigartig gegen die eigene Bevölkerung mit dem Ziel des Machterhalts der SED-Diktatur und zur Fluchtverhinderung. Der pionier- und signaltechnische Ausbau der DDR-Grenze zu West-Berlin mit Stand von 1978 enthielt in West-Ost-Richtung das vordere Sperrelement bzw. die Grenzmauer auf 162 Kilometern, Fahrzeugsperrern auf 92 Kilometern, Kontrollstreifen auf 165 Kilometern, Kolonnen-



Abb. 4: Umwandlung des DR-Werkstattgebäudes bzw. der Signalmeisterei in ein Postenhaus der Grenzposten ab 13. August 1961, Aufnahme für die Planung von Abrissarbeiten (1964) (Quelle: GBM, Bildarchiv, Bild-Nr. F-6285 (BA-MA, VA-07/8429, Blatt 38))

weg auf 172 Kilometern, Lichttrasse auf 177 Kilometern, 190 Beobachtungstürme und Führungsstellen, 38.000 Flächensperren, Höckersperren auf 19 Kilometern, Grenzsinalzäune auf 148 Kilometern sowie die Hinterlandmauer auf 68 Kilometern. Im Lauf der insgesamt drei Grenz-Ausbauphasen wurden die Grenzanlagen immer weiter perfektioniert: Allzu martialische Sperrelemente der 1960er/1970er Jahre wurden gegen technisch verbesserte und perfidere in den 1970er/1980er Jahren ausgetauscht. Die Grenzsicherung wurde durch fernmeldetechnische Anlagen und Grenztruppen mit Schusswaffengebrauch gesichert und im Lauf ihres Bestandes immer undurchlässiger.<sup>4</sup>

Am Beispiel des Berichtsjahres 1969/70 des Grenzregimentes Mitte sind insgesamt 64 Personen gelistet, die an der Berliner Mauer bei versuchten Grenzdurchbrüchen bzw. Fluchtversuchen festgenommen wurden. Allein 50 Prozent von ihnen wurden bereits auf der DDR-Seite bzw. in Ostberlin noch vor der Hinterlandmauer durch Angehörige der Grenztruppen der DDR, des Ministeriums für Staatssicherheit (MfS), der Volkspolizei (VP), der Abschnittsbevollmächtigten (ABV) oder von freiwilligen Helfern der Grenztruppen (FHG) gefasst, ohne überhaupt in das eigentliche Grenzsperrgebiet zu gelangen. Weitere 42 Prozent wurden innerhalb des Grenzstreifens gefasst oder gar getötet. Die restlichen acht Prozent wurden entweder an der Grenzmauer bzw. dem vorderen Sperrelement gefasst, oder es gelang ihnen tatsächlich die Flucht in den Westen.<sup>5</sup>

Neben den genannten oberirdischen Fluchtversuchen rücken bei dieser Betrachtungsweise insbesondere die unterirdischen

in den Vordergrund: Von den derzeit 75 bekannten Fluchttunnelversuchen waren nur 18 erfolgreich, 57 wurden hingegen aus verschiedenen Gründen vor der Fertigstellung aufgegeben bzw. abgebrochen oder aber sie sind vorher durch das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) der DDR entdeckt worden und daher aufgefliegen.<sup>6</sup>

## Ausbauphasen der Grenzsicherung und archäologische Dokumentationen

In der Forschung wird in Bezug auf die Entwicklung des vorderen Sperrelements bzw. der Grenzmauer von vier Generationen gesprochen: ab 1961 gemauerte (Grenz-)Wand aus Blocksteinen/Platten mit Stacheldrahtaufsatz (1. Generation), ab 1963 (Grenz-)Mauer aus horizontalen Betonplatten mit Stacheldrahtaufsatz (2. Generation), ab etwa 1968 (Grenz-)Mauer aus vertikalen Betonplatten mit Rundrohraufsatz (3. Generation) und ab etwa 1975 (Grenz-)Mauer (Grenzmauer 75) aus senkrechten Winkelbetonelementen mit Rundrohraufsatz (4. Generation). Die Entwicklung des gesamten Grenzstreifens wird hingegen in drei Grenzausbauphasen unterteilt: 13. August 1961 bis 1965 (1. Grenzausbauphase), 1966 bis 1979 (2. Grenzausbauphase), die mit umfangreichen Abrissmaßnahmen zur Schaffung eines freien Sicht- und Schussfeldes des Grenzstreifens einherging, sowie 1980 bis 1989 (3. Grenzausbauphase).<sup>7</sup>

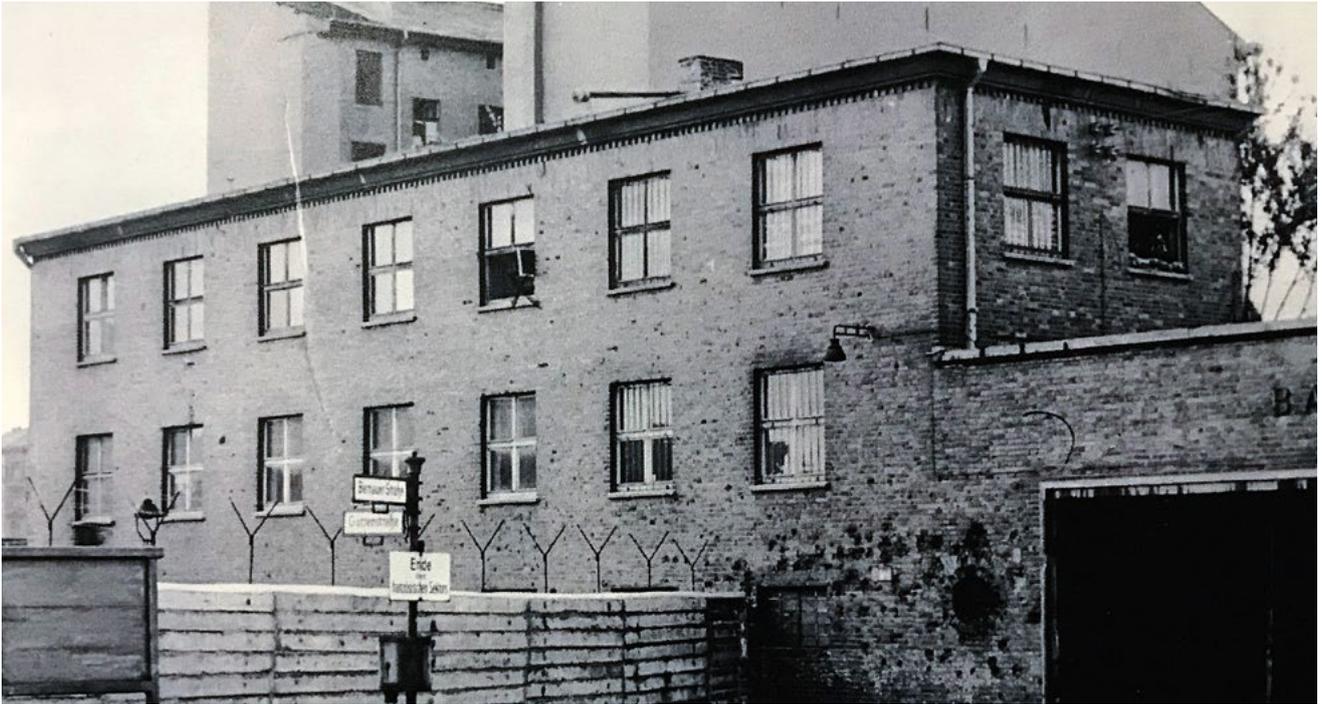


Abb. 5: Fotodokumentation der Berliner Mauer im Abschnitt Berlin-Mitte, Gartenstraße/Nordbahnhof mit zugemauertem Eingang zum Nordbahnhof und Postenhaus im Zusammenhang mit dem missglückten Fluchtversuch von Ernst Mundt (gest. 4. September 1962) (Quelle: Polizeihistorische Sammlung (PHS) Berlin)

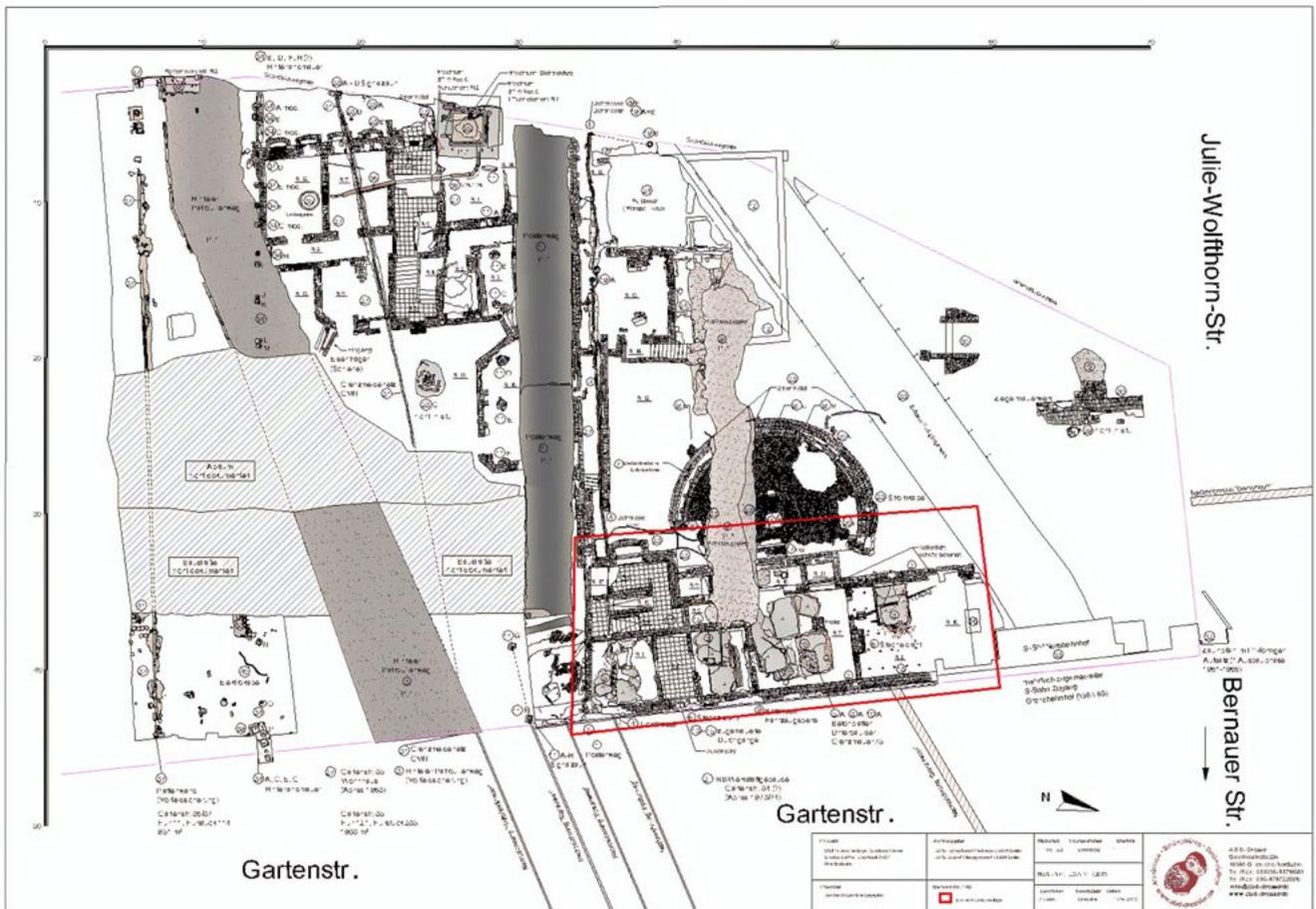


Abb. 6: Planausschnitt Berlin-Mitte, Gartenstr. 85–87/ Nordbahnhof mit Standort des DR-Werkstattgebäudes mit Umnutzung zum Grenzpostenhaus der Transportpolizei bzw. zum Stützpunkt der Grenztruppen, Bestandteil der 1. (1961–65) und 2. Grenz-Ausbauphase (1966–79). Der Abriss erfolgte zwischen Mai und September 1969 (Quelle: ABD-Dressler 2018)

Die Erfassung der noch sichtbaren oberirdischen Reste und Spuren der DDR-Grenzanlagen erfolgte im Vorfeld der archäologischen Untersuchungen zwischen 2003 und 2007 durch die Brandenburgische Technische Universität (BTU) Cottbus und die Technische Universität (TU) Berlin.<sup>8</sup>

Archäologische Untersuchungen und Dokumentationen entlang der Berliner Mauer fanden bislang an folgenden Stellen statt, die alle vom Archäologiebüro ABD-Dressler unter Leitung des Autors durchgeführt wurden (Abb. 1):<sup>9</sup>

- Berlin-Mitte, Bernauer Straße zwischen Garten- und Brunnenstraße mit Nachweis der drei Grenz-Ausbauphasen im Zuge des Ausbaus der Gedenkstätte Berliner Mauer (GBM) (2007–2011, 2017)
- Glienicke/Nordbahn und Mühlenbecker Land mit Nachweis der drei Grenz-Ausbauphasen und drei erfolgreichen Fluchttunneln von 1962/63 (2011–2015)
- Berlin-Pankow, Bernauer Straße und Schwedter Straße/Mauerpark mit Nachweis der drei Grenz-Ausbauphasen und eines gescheiterten Fluchttunnels von 1963 (2017–2018)
- Berlin-Mitte, Brunnenstraße 140–141 mit Nachweis eines gescheiterten Fluchttunnels von 1970/71 (2018)
- Berlin-Friedrichshain, Mühlenstraße/East Side Gallery mit Nachweis der letzten Grenz-Ausbauphase und Standort einer Führungsstelle Ende der 1970er/1980er Jahre (2019).

Auf dem Open-Air-Gelände der Gedenkstätte Berliner Mauer entlang der Bernauer Straße und künftig am Eingang zum Mauerpark sind einige archäologische Fenster integriert, die sich aus den damaligen Untersuchungsbereichen aufgrund der freigelegten Befunde der DDR-Grenzanlage ergaben. Ein 2013/2014 erstelltes Denkmalentwicklungskonzept inkl. Denkmalpflegeplan für die East Side Gallery ist ergänzend zu nennen, dessen Umsetzung durch die seit 2018 erfolgte Obhut durch die Stiftung Berliner Mauer (SBM) realisiert wird. Im Frühjahr 2019 erfolgten hierzu eine archäologische Untersuchung zur Verortung einer Führungsstelle und weiteren Grenzelementen vor Ort. Die archäologische Dokumentation der ehemaligen Grenzanlagen in Berlin-Mitte, Gartenstraße und Nordbahnhof erfolgte im Vorfeld des geplanten Neubaus eines Wohn- und Geschäftshauses im Jahre 2017. Hier konnte der Ausbau der DDR-Grenzanlagen von 1961 bis 1989 flächendeckend archäologisch nachgewiesen werden (Abb. 2, 3, 6 und 7).

#### Die erfassten Grenzbefunde gliedern sich nach:

1. Vorphase mit Stettiner Bahnhof ab 1842 und Wohnbebauung Gartenstraße 85–87 (19./20. Jahrhundert)
2. 1. Grenz-Ausbauphase vom 13. August 1961 bis 1965
3. Abrissmaßnahmen für die Grenzsicherung 1966 bis 1974
4. 2. Grenz-Ausbauphase von 1966 bis 1979
5. 3. Grenz-Ausbauphase von 1980 bis 1989
6. Mauerfall und Abbruch der Grenzanlagen 1989 bis 1990

Westlich vom Untersuchungsgelände Gartenstraße 85–87/Nordbahnhof befindet sich der Elisabeth-Schwarzhaup-Platz mit dem ehemaligen Standort des Stettiner Bahnhofs, nördlich davon die Julie-Wolfthorn-Straße und Bernauer Straße, östlich das Open-Air-Gelände der Gedenkstätte Berliner Mauer sowie südlich die Neubebauung Gartenstraße 88 (Abb. 2).

Seitens des Landesdenkmalamtes Berlin (LDA) und der Stiftung Berliner Mauer (SBM) waren ursprünglich vier Sondagen im Rahmen einer archäologischen Prospektion zur Ortung und Dokumentation von unterirdischen Relikten der DDR-Grenzanlagen geplant. Im Vorfeld dazu erfolgte wie oben erwähnt seitens der BTU Cottbus (Prof. Schmidt; Prof. Klausmeier) und der TU Berlin (Prof. Cramer) eine Baudokumentation der oberirdischen Reste und Spuren der Berliner Mauer und Grenzanlagen mit Auswertung von historischen Quellen wie Fotos, Skizzen, Luftbilder etc.<sup>10</sup>

Die Rekonstruktion und Nachzeichnung der wichtigsten Grenzelemente wie Grenzmauer 75, Postenweg, Grenzsingazaun und Hinterlandmauer wurde durch die Stiftung Berliner Mauer auf dem Open-Air-Gelände der Gedenkstätte Berliner Mauer bis an das untersuchte Grundstück Gartenstraße 85-87 im öffentlichen Straßen- und Gehwegbereich ausgeführt, so dass die inhaltliche Anbindung vorgegeben war.<sup>11</sup>

Aufgrund der bauseitigen Niveauregulierung des Areals bis auf etwa -2,0 m unter Geländeoberkante wurde aus denkmalpflegerischer Sicht von der ursprünglichen Planung mit vier Sondagen zugunsten einer archäologischen Flächengrabung entschieden. Im Gegensatz zu den vorherigen eher punktuellen Aufschlüssen und Prospektionen konnte so erstmals eine größere Fläche zusammenhängend archäologisch untersucht werden. Ältere Befundstrukturen stammen aus der Zeit vor dem



Abb. 7: Fundstelle Berlin, Gartenstraße 85–87/Nordbahnhof, Luftbild vom Fundament des DR-Werkstattgebäudes im Planum 1. Links: Postenweg; Mitte: Lokomotiv-Drehscheibe; rechts: Zugang zum Nordbahnhof (Foto: Bild G1860VII-048/ ABD-Dressler vom 31.05.2017)

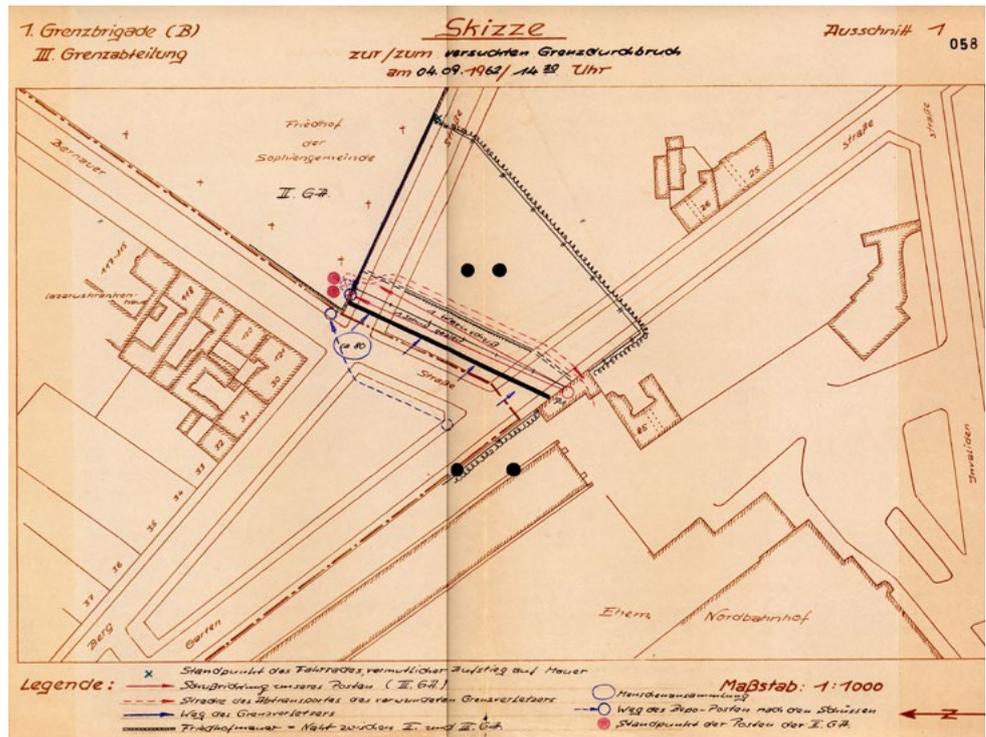


Abb. 8: Skizze zum versuchten Grenzdurchbruch und Fluchtversuch von Ernst Mundt (†) in Berlin, Bernauer Straße/ Gartenstraße/Bergstraße am 4. September 1962 (Quelle: BA-MA, VA-07/8461, Bl. 58)

Mauerbau 1961: Bauten des ehemaligen Stettiner Bahnhofs (ab 1842), ein Werkstattgebäude bzw. Signalmeisterei der Deutschen Reichsbahn (DR), das zusammen mit dem S-Bahnhof Stettiner Bahnhof errichtet wurde (1934–36), eine Lokomotiv-Drehscheibe des ehemaligen Güterbahnhofs (um 1850) sowie Fundamentreste des ehemaligen Wohnhauses der Gartenstraße 85, das für den Grenzausbau und für ein freies Sicht- und Schussfeld der Grenztruppen 1968 abgerissen wurde. Oberhalb der verfüllten Keller- und Mauerreste erstreckten sich diverse Grenzelemente wie Postenweg, Lichttrasse, Betonbett der Fahrzeugsperrung, Stacheldrahtrollen und Betonplatten vom Unterbau der Grenzmauer 75.

**Zur Vorphase (1)** gehören Bereiche des ehemaligen Stettiner Bahnhofs ab 1842 westlich der Untersuchungsfläche. Die-

ser wurde als Fern- und Kopfbahnhof zur Anbindung Berlins mit dem Norden und Nordosten erbaut. Ein Neubau des repräsentativen Bahnhofsgebäudes (1876), ein Fußgängertunnel (1896) und der Güterbahnhof an der Gartenstraße (1903) kamen nachträglich hinzu. Die Freilegung einer kreisförmigen, 14 Meter im Durchmesser zählenden Lok-Drehscheibe ermöglichte eine Überlagerung mit dem historischen Straube-Plan von 1910 und somit eine funktionelle Zuweisung. Die Lokomotiven endeten an dieser Stelle am Güterbahnhof und wurden durch die Drehscheibe wieder in die andere Richtung gedreht (Abb. 3). Im Jahre 1936 erfolgte im Zuge der Olympischen Spiele die Einweihung des S-Bahnhofs Stettiner Bahnhof als wichtiger Anschluss an die Nord-Süd-Tangente; bis 1945 erlitt das Bahngelände schwere Kriegsschäden. Aus politischen Gründen



Abb. 9: Fundstelle Berlin, Gartenstraße 85–87/Nordbahnhof, Detailaufnahme von zugemauerten Durchgängen im DR-Werkstattgebäude, Sperrhindernis der 1. Grenz-Ausbauphase (1961–1965) (Foto: Bild G1860VII-154/ABD-Dressler vom 12.06.2017)



Abb. 10: Fundstelle: Berlin, Gartenstraße 85-87/Nordbahnhof, geborgene Leucht- und Pfeifsignalkartuschen aus dem Zeitraum der 1. (1961–65) und teilweise der 2. Grenzausbauphase (1966–79) (Bild: F1860VII-5-11-2\_018/ABD-Dressler vom 01.08.2017)

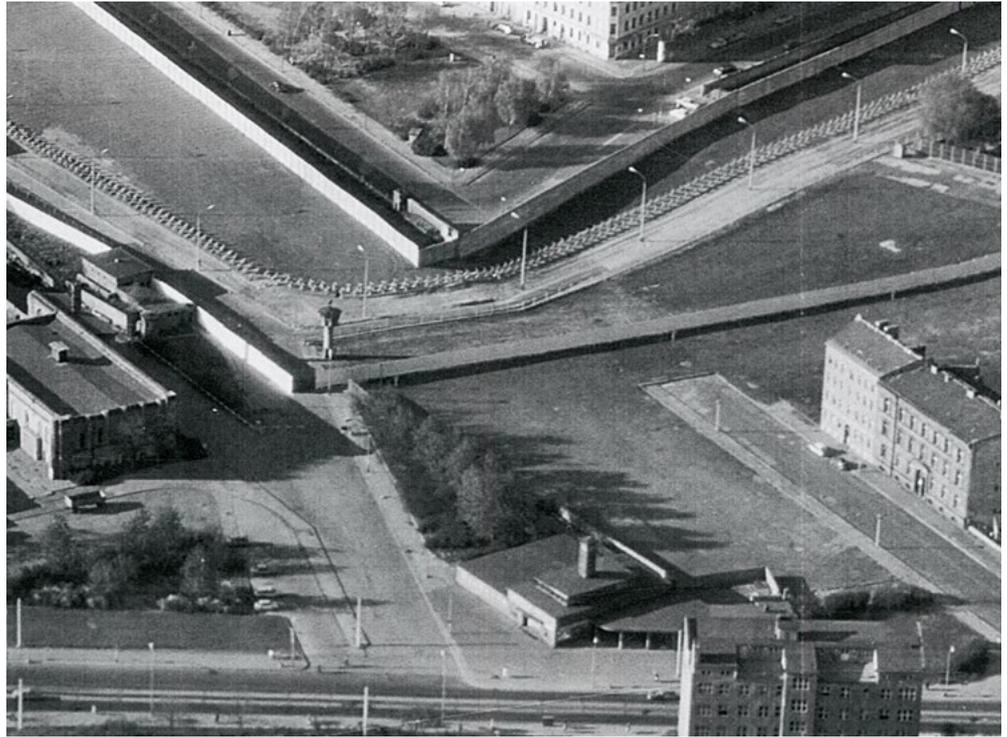


Abb. 11: Luftbild Berlin, Innenstadt mit der Grenzsituation an der Bernauer Straße/ Gartenstraße/Nordbahnhof 1974 (Quelle: Gedenkstätte Berliner Mauer, Bildarchiv, Bild-Nr. F-3582)

wurde der Stettiner Bahnhof im Jahre 1950 auf Ostberliner Seite in Nordbahnhof umbenannt und 1952 gänzlich aufgelassen.

**Zur Phase (2):** Mit dem Mauerbau am 13. August 1961 wurde der S-Bahnhof Nordbahnhof durch die Grenzposten geschlossen und in einen sogenannten Geisterbahnhof bis 1989 umgewandelt.<sup>12</sup> Erst mit der Friedlichen Revolution und dem Fall der Berliner Mauer kam es 1990 zur Wiedereröffnung. Mit dem Mauerbau am 13. August 1961 wurde die Untersuchungsfläche Gartenstraße 85–87/Nordbahnhof in das unmittelbare Grenzgebiet einbezogen. Rigoros wurde seitens des DDR-Regimes der Mauerbau mit Absperrung, Räumung, Umsiedlung, Abriss und Umnutzung umgesetzt.

In der 1. Grenz-Ausbauphase (1961–65) wurden entlang der Bernauer Straße in Höhe Gartenstraße als erste Grenzsperrre Stacheldrahtrollen ausgelegt und durch bewaffnete Grenzposten patrouilliert. Wenig später wurden hier die ersten Grenzsperrern durch eine Betonwand der 1. Generation der Grenzmauer ersetzt. Noch im August 1961 wurden die Bewohner des gegenüberliegenden Wohnhauses Bernauer Straße 46 umgesiedelt und die Wohnungen zwangsgeräumt. Bereits im Oktober 1961 wurde dieses Haus für den Ausbau des Grenzstreifens abgerissen. Der Zugang zum S-Bahnhof Nordbahnhof wurde mehrfach zugemauert und abgesperrt. Das DR-Werkstattgebäude wurde als Postenhaus bzw. Stützpunkt der Transportpolizei und der Grenzposten zweckentfremdet, die Fenstern und Türen in den unteren Etagen zugemauert, davor der Grenzzaun und eine Hundelaufanlage gezogen, mit Postenlampen und Suchscheinwerfern ausgestattet sowie mit Grenzposten im Schichtsystem besetzt. Die Grenzmauer als vorderes Sperrelement führte direkt von der Bernauer Straße kommend auf die Gartenstraße zu (Abb. 4 und 5). Im archäologischen Befund zeigten sich sowohl Fundamente des zum erwähnten Postenhaus umfunktionierten DR-Werkstattgebäudes (Abb. 6 und 7) als auch mehrere zugemauerte, hofseitige Durchgänge zur Fluchtverhinderung (Abb. 9). Die 1. Grenz-Ausbauphase (1961–1965) ist im Bereich Garten-

straße 85–87/ Nordbahnhof wie folgt charakterisiert: Nach dem Mauerbau am 13. August 1961 wurde der Ausbau der Grenz-anlage aufgrund der geringeren Bebauung hier weniger forciert als in der angrenzenden Bernauer Straße. Die Begrenzungsmauer vom Bahngelände des ehemaligen Stettiner Bahnhofes entlang der nördlichen Gartenstraße wurde zur 1. Grenzmauer umfunktioniert, die Eingänge und der Fußgängertunnel zum Bahngelände zugemauert, die S-Bahn-Station Nordbahnhof zum Grenz- bzw. Geisterbahnhof und das DR-Werkstattgebäude zum Postenhaus bzw. Stützpunkt der Grenztruppen umgewandelt. Ab 1962 wurden mehrere Reihen Stacheldrahtzäune und Postenlampen hinter der ersten Absperrung aufgestellt und auf den Zäunen und Mauern T- und Y-förmige Aufsätze mit Stacheldrahtreihen als Abweiser angebracht. In dieser Phase erfolgte der Ausbau zum mehrfach gestaffelten Grenzsystem. Von 1963 bis 1965 wandelte sich die Grenzsperrre durch eine gestaffelte Zaunsperrre aus drei Stacheldrahtreihen und Stolperdrahtsperrern zur immer undurchlässigeren Hinterlandsicherung. Damit ging ein Abriss mehrerer Bahngelände einher, wobei einige Güterschuppen und das DR-Werkstattgebäude noch teilweise im Bestand belassen wurden. Hinzu kamen zur Grenzsicherung zusätzlich eine Hundelaufanlage, Kontrollstreifen, Suchscheinwerfer, Signaldraht und Grenzleuchten.

Im Umfeld des Untersuchungsgebietes kam es zu drei nachweislich tödlichen Fluchtversuchen: Ernst Mundt wurde laut Protokollskizze der 1. Grenzbrigade (B), III. Grenzabteilung durch mehrere Schüsse von im Postenhaus stationierten Grenzposten am 4. September 1962 tödlich getroffen (Abb. 5 und 8). Das zweite Todesopfer an der Gartenstraße ist Otfried Reck, der am 27. November 1962 durch den hier befindlichen Nord-Süd-Tunnel bzw. durch die Kanalisation flüchten wollte, jedoch von den Grenzposten entdeckt und abseits der Grenze durch einen Schuss in den Rücken tödlich verletzt wurde. Der Fluchtversuch von Heinz Cyrus wurde durch das Sperrfeuer der an der Gartenstraße postierten Grenzer unterbunden, in seiner Not flüchtete



Abb. 12: Grenzstreifen an der Ecke Bernauer Straße/Gartenstraße/Nordbahnhof und Bergstraße vom 10. Mai 1970, in der Mitte zwei Reihen Fahrzeugsperrn auf Betonfundament, Kontrollstreifen und Postenweg der 2. Grenzausbauphase (1966–1979) (GBM, Bildarchiv, Bild-Nr. F-1091)

Abb. 13: Fundstelle Berlin, Gartenstr. 85–87/Nordbahnhof, Verlauf des Postenwegs (vorn), der Lichttrasse mit Abdecksteinen parallel dazu und des Betonbettes der Fahrzeugsperrre (hinten) der 3. Grenz-Ausbauphase (1980–1989) im Planum 1 (Luftbild: Bild G1860VII-104/ABD-Dressler vom 31.05.2017)



er vor den Grenzern zunächst in das Wohnhaus der Gartenstraße 85 und stürzte aus bislang ungeklärten Umständen aus der obersten Etage aus dem Fenster in den Hof. Am 10. November 1965 erlag er seinen schwersten inneren Verletzungen. Im Gedenken an die drei genannten Todesopfer an dieser Stelle wurden durch die Stiftung Berliner Mauer Todeszeichen aufgestellt.

Weitere Fluchtversuche im Grenzstreifen wurden u.a. durch abgeschossene Leucht- und Pfeifpatronen des Grenzsignalzaunes angezeigt, die bei Berührung Alarm auslösten. Diverse Patronenhülsen der so ausgelösten Signalzeichen aus den 1960er Jahren konnten nahezu über das gesamte Untersuchungs Gelände verteilt gesichtet und kartiert werden (Abb. 10).

**Zur Phase (3):** Der Grenzausbau wurde zur Schaffung eines möglichst einheitlichen Grenzstreifens mit einem freien Sicht- und Schussfeld für die Grenzposten immer weiter vorangetrieben und perfektioniert, was u. a. mit weiteren Abrissmaßnahmen und anschließend neu installierten Grenzanlagen zwischen 1966 und 1974 einherging. Konkret wurden im Jahre 1969 im Grenzabschnitt Gartenstraße und Nordbahnhof das als Postenhaus genutzte ehemalige DR-Werkstattgebäude abgerissen und durch einen runden Wachturm (BT-6) ersetzt. Zudem wurden die von der Bernauer Straße führenden Grenzelemente wie die Fahrzeugsperre mit zweireihiger Höckersperre, Kontrollstreifen, Postenweg und Lichttrasse auch über dieses Areal verlegt und so in das durchlaufende Grenzsystem integriert. Das auf der Hofseite befindliche sogenannte Mitropa-Haus wurde hierzu im Jahr 1967, das benachbarte Wohnhaus Gartenstraße 85 im Folgejahr 1968 bis auf Kellerfundamente vollständig abgerissen. Zuvor wurden die restlichen Bewohner zwangsumgesiedelt. Beide Fundamente wurden bei dieser Grabungskampagne freigelegt und dokumentiert. Die Abrissmaßnahmen (1966–1974) sind im Untersuchungsbereich Gartenstraße 85–87/Nordbahnhof wie folgt charakterisiert: Der Ausbau der Grenzsperranlage wurde stärker zentralisiert und homogenisiert, was durch einen großflächigen Abriss von Gebäuden für ein freies Sicht- und Schussfeld sowie durch Räumung und Abriss der Ladestraße, Güterschuppen, einiger Bahngelände und Mensa umgesetzt wurde. Hierbei wurde auch das Postenhaus der Grenzposten 1969 bis auf die Fundamente abgerissen und durch einen runden Wachturm (BT-6) an einer anderen Stelle ersetzt. Das nunmehr freigeräumte Gelände wurde einplaniert und darauf die modernere Grenzanlage installiert.

**Zur Phase (4):** Mit den Abrissmaßnahmen ging die 2. Grenz-Ausbauphase (1966–1979) einher, wobei ein einheitliches Grenzsystem mit Tiefenstaffelung der Grenzelemente und ein noch freieres Sicht- und Schussfeld durch die Grenztruppen zur Fluchtverhinderung geschaffen wurde. Dazu zählten die Grenzmauer als vorderes Sperrelement, die Fahrzeugsperre, der Kontrollstreifen, die Lichttrasse, der Postenweg, ein Wachturm in Sichtkontakt zu anderen in östlicher und nördlicher Richtung, der Grenzsignalzaun und die Hinterlandmauer (Abb. 11).

Der Standort des älteren Wachturms (BT-6) konnte archäologisch nicht nachgewiesen werden, da sich dieser außerhalb des Untersuchungsgebietes befand. Jedoch waren die anderen Grenzelemente im Untergrund noch in einem guten Erhaltungszustand, insbesondere das Betonbett der Fahrzeugsperre und der asphaltierte Postenweg. Vom Grenzsignalzaun waren noch mehrere einbetonierte Betonpfosten mit abgetrennten Eisenträgern vorhanden, die innerhalb der verfüllten Kellerräume des abgerissenen Wohnhauses Gartenstraße 85 gesetzt worden

waren. Hier konzentrierten sich u. a. abgeschossene Leuchtsignal- und Pfeifpatronenhülsen des Grenzsignalzaunes aus den 1960er Jahren. Der Postenweg wurde aus aufgereihten Betonplatten und einer darüber gegossenen Bitumschicht oberhalb der verfüllten Keller errichtet. Er nimmt den Grenzverlauf von der Bernauer Straße kommend auf, erstreckt sich über das gesamte Baugrundstück und knickt dann scharf Richtung Norden ab (Abb. 12).

**Zur Phase (5):** Die 3. und letzte Grenz-Ausbauphase (1980–1989) kennzeichnet den Endstatus der Berliner Mauer vor dem Fall und ist charakterisiert durch eine von den Grenztruppen angestrebte Perfektionierung der Grenzanlage. Alle Grenzelemente sind hierbei vorhanden: Grenzmauer 75, Fahrzeugsperre, Kontrollstreifen, Lichttrasse, Postenweg, ein neuer, quadratischer Wachturm (BT-9), Grenzsignalzaun, Grenzmeldenetz, Hinterlandmauer sowie eine vorgelagerte Plattenwand der Vorfeldsicherung, inklusive dazwischen verlaufender Patrouillenweg (Abb. 13). Die Ausführung dieses Patrouillenwegs, quasi als doppelte Hinterlandmauer, war ein Sonderfall innerhalb der Grenzsicherung, der sich aus der zusätzlichen Absicherung der auf den Grenzstreifen im Bereich der Bernauer Straße zuführenden Gartenstraße und Bergstraße als mögliche Fluchtrichtung ergab. Ältere Grenzelemente wie Hundelaufanlagen, Flächensperren, Kfz-Sperrgraben und Höckersperren oberhalb des Betonbettes der Fahrzeugsperre wurden in dieser letzten Grenzphase entfernt, nicht zuletzt auf Druck der KSZE-Konferenz 1975 im Zuge der internationalen Staaten-Anerkennung der DDR, die dafür humanitäre Zugeständnisse machen musste.

Eine Zuordnung und Verortung der freigelegten Befunde ist durch den Vergleich mit historischen Quellen in Schrift- und Bildform sowie durch Oral History gegeben. Bemerkenswert ist der gute Erhaltungszustand der meisten Grenzelemente, die hier archäologisch freigelegt und dokumentiert worden sind. Dazu zählen das Grenzmeldenetz, das aus zwei ummantelten Kupferkabeln bestand und zusätzlich mit Abdecksteinen geschützt war. Bei der Lichttrasse handelt es sich um eine 1kV-Starkstromleitung, die ebenfalls abgedeckt war. An der Westseite des Baugrundstücks befand sich das 4 x 4 Meter große Betonfundament mit dem ersten Betonschaftelement des hier 1983 errichteten quadratischen Wachturms (BT-9), dessen Medienanschlüsse, Stromkabel und Blitzableiter noch in situ vorhanden waren (Abb. 14). An der Ostseite des Betonfundaments befindet sich der Schriftzug „BT-9 Pos. 6“, womit der Wachturm an der Position 6 aller entlang der Bernauer Straße aufgestellten Beobachtungstürme gekennzeichnet ist (Abb. 15). Die Ummantelung des stromzuführenden Kabels zum Wachturm trägt die Jahreszahl 1983 als terminus post quem für die Aufstellung. Zur Lokalisierung dieses jüngeren Wachturms wurden wiederum historische Fotos und Planskizzen herangezogen. Die wachhabenden Grenzposten im Schichtsystem entsorgten die Verpackungen ihres Proviantsatzes in Abfallgruben neben dem Wachturm, die als geborgene Fundobjekte einen Einblick in den Grenzalltag gewähren. Darunter sind Konservendosen von Fleisch, Käse und Fisch mit Verfallsdaten Ende der 1980er Jahre. Zum Ausgleich des Geländeabfalls entlang der Bernauer Straße zwischen Bergstraße und Gartenstraße wurde der Unterbau der Grenzmauer 75 mit bis zu sechs Lagen Betonplatten aufgeschichtet, wobei sich einige davon verlagert noch innerhalb der Fundamentreste des abgerissenen DR-Werkstattgebäudes befanden. Darunter steckten mehrere Stacheldrahtrollen,



Abb. 14: Fundstelle Berlin, Gartenstr. 85–87/Nordbahnhof, Wachturm BT-9 mit Zuleitungen und Fundamentrest vom Wohnhaus Gartenstraße 85, Planum 1 und 2 (Foto: Bild G1860VII-392/ ABD-Dressler vom 13.07.2017)



Abb. 15: Fundstelle Berlin, Gartenstr. 85–87/Nordbahnhof, Detailaufnahme vom Betonfundament des Wachturmes BT-9, Planum 2 (in situ belassen), Beschriftung „BT 9 Pos. 6“ (Foto: Bild G1860VII-444/ ABD-Dressler vom 25.07.2017)

die möglicherweise noch von der ersten Grenzsperrung ab dem 13. August 1961 stammen könnten.

**Zur Phase (6):** Mit dem Fall der Berliner Mauer am 9. November 1989 wurde auch im untersuchten Grenzabschnitt Gartenstraße 85–87/Nordbahnhof der Abbau und Abbruch der Grenzanlagen planmäßig bis Oktober 1990 vollzogen. Es ist dem Werk des langjährigen Pfarrers Manfred Fischer der benachbarten Evangelischen Versöhnungsgemeinde an der Bernauer Straße zu verdanken, der sich ab 1990 um den Erhalt von erheblichen Resten der Berliner Mauer an der Bernauer Straße persönlich eingesetzt und somit den Grundstock für die heutige Gedenkstätte Berliner Mauer, den Verein Berliner Mauer, den Neubau der Versöhnungskapelle sowie für die Opferandachten jährlich am 13. August gelegt hat. Die Archäologie der Moderne an der Berliner Mauer liefert einen entscheidenden Beitrag zur authentischen Verortung eines konkreten historischen Ereignisses. Einige der freigelegten Befunde sind auf dem Freigelände der Gedenkstätte Berliner Mauer als archäologische Fenster öffentlich einsehbar und vermitteln einen unmittelbaren Einblick in die Geschichte der deutschen Teilung und den Fall der Berliner Mauer.

## Literatur

Dietmar ARNOLD, Sven Felix KELLERHOFF, Unterirdisch in die Freiheit. Die Fluchttunnel von Berlin, aktualisierte und erw. Neuausg., Berlin 2015.

BTU Cottbus (2001-2003): Erfassung und Dokumentation der Reste und Spuren der Berliner Mauer. Auftraggeber: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin. Unter Mitarbeit von Leo Schmidt und Axel Klausmeier, 8 Bde.

BTU Cottbus Lehrstuhl Denkmalpflege; TU Berlin Fachgebiet Bau- und Stadtbaugeschichte: Mauerdokumentation - Reste und Spuren der Grenzanlagen im Bereich Bernauer Straße. Dokumentation in fünf Bänden. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. 5 Bde., Berlin 2007.

Johannes CRAMER, Tobias RÜTENIK, Philipp SPEISER, Gabri van

TUSSENBROEK, Peter BOEGER, Die Baugeschichte der Berliner Mauer, unter Mitarbeit von Isabelle Arnold, Petersberg 2011 (Berliner Beiträge zur Bauforschung und Denkmalpflege, 8).

Marion DETJEN, Ein Loch in der Mauer. Die Geschichte der Fluchthilfe im geteilten Deutschland 1961 - 1989. Zugl.: Berlin, Freie Univ., Diss., 2005, München 2005. Online verfügbar unter <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=20833>.

Torsten DRESSLER, Die Mauer ist weg – aber nicht ganz. Spurensuche an der Bernauer Straße, Berlin-Mitte, in: Archäologie in Berlin und Brandenburg 2007, S. 180–182.

Torsten DRESSLER, Grenzerfahrungen. Mauer und Todesstreifen an der Bernauer Straße, Berlin-Mitte, in: Archäologie in Berlin und Brandenburg 2010, S. 178–181.

Torsten DRESSLER, Tunnelbau unter Lebensgefahr. Fluchttunnel unter der Berliner Mauer, in: Technik in Bayern. Nachrichten aus Technik, Naturwissenschaft und Wirtschaft. Das Regionalmagazin für VDI und VDE (05), 2012, S. 46–47.

Torsten DRESSLER Die Berliner Mauer – Grenzsperranlagen und Fluchttunnel als archäologisches Denkmal, in: Jörg HASPEL und Jaspar von RICHTHOFEN (Hrsg.), Berlin. Ausflüge im Spree-Havel-Gebiet, Darmstadt 2014 (Ausflüge zu Archäologie, Geschichte und Kultur in Deutschland, 58), S. 186–189.

Torsten DRESSLER, Der Weinstein-Fluchttunnel von 1963 am Mauerpark und die Berliner Mauer, in: Museumsjournal Berlin & Potsdam (3), 2018, S. 34–35.

Torsten DRESSLER, Berliner Unterwelt: Fluchttunnel von 1970/71, in: Archäologie in Deutschland (2), 2019, S. 52–53.

Torsten DRESSLER, Böse Geister am ehemaligen Stettiner Bahnhof. DDR-Grenzanlagen in Berlin-Mitte, in: Archäologie in Berlin und Brandenburg 2017, S. 146–150.

Torsten DRESSLER, Fahrzeugsperrung und Fluchttunnel. DDR-Grenzanlage im Mauerpark, Berlin-Pankow, in: Archäologie in Berlin und Brandenburg 2017, S. 150–153.

Torsten DRESSLER, Thomas KERSTING, Ausgang gefunden. Berliner Mauer und Aagaard-Fluchttunnel in Glienicke/Nordbahn, Lkr. Oberhavel, in: Archäologie in Berlin und Brandenburg 2011, S. 163–167.

Torsten DRESSLER, Helmut SCHERMAYER, Denkmalpflege- und Denkmalentwicklungsplan East Side Gallery Mühlenstraße

- 47-80, 10243 Berlin-Friedrichshain. Gutachten im Auftrag des Landesdenkmalamtes Berlin; erstellt vom Archäologiebüro ABD-Dressler und S.T.E.R.N. Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung GmbH Berlin. Berlin, 30.05.2014.
- Hans Hermann HERTLE, *Die Berliner Mauer. Biografie eines Bauwerks*, Berlin 2011.
- Hans-Hermann HERTLE, Maria NOOKE (Hrsg.), *Die Todesopfer an der Berliner Mauer, 1961 - 1989. Ein biographisches Handbuch*. Zentrum für Zeithistorische Forschung Potsdam, 2. durchges. Aufl. Berlin 2009.
- Hans-Hermann HERTLE, Maria NOOKE (Hrsg.) (2013): *Die Todesopfer am Außenring der Berliner Mauer 1961-1989. The victims at the Berlin-Brandenburg border 1961-1989*, Berlin 2013.
- Axel KLAUSMEIER, *Gedenkstätte Bernauer Straße - Das Denkmal als Mittel der historisch politischen Bildung und des Gedenkens*, in: Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hrsg.), *Tagung Mauer und Grenze - Denkmal und Gedenken. Dokumentation der Tagung des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz vom 10.-12. Mai 2009 in Berlin*, 76/2, Berlin, 10.-12. Mai 2009, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, 2 Bde., Bonn (76/2), S. 43–50.
- Axel KLAUSMEIER (Hrsg.), *Die Berliner Mauer. Ausstellungskatalog der Gedenkstätte Berliner Mauer. Stiftung Berliner Mauer; Gedenkstätte Berliner Mauer; Dauerausstellung „1961 - 1989. Die Berliner Mauer“; Dauerausstellung „Die Berliner Mauer“*, Berlin 2015.
- Axel KLAUSMEIER, Leo SCHMIDT, *Mauerreste - Mauerspuren. Der umfassende Führer zur Berliner Mauer*, 2. Aufl. Bad Müns-terfel 2005.
- Jochen MAURER, *Halt - Staatsgrenze! Dissertation*, Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr, 2012.
- Wolfgang RAHTJE, „Mauer-Marketing“ unter Erich Honecker. Schwierigkeiten der DDR bei der technischen Modernisierung, der volkswirtschaftlichen Kalkulation und der politischen Akzeptanz der Berliner „Staatsgrenze“ von 1971-1990. Dissertation. Christian-Albrechts-Universität, Kiel, Philosophische Fakultät, 2001.
- Jürgen RITTER, Peter Joachim LAPP, Ulrich SCHACHT, *Die Grenze. Ein deutsches Bauwerk*, Berlin 1997.
- Gerhard SÄLTER, *Eine Mauer für Berlin. Planen und Bauen an einem endlosen Großprojekt der DDR*, in: Klaus RHEIDT und Werner LORENZ (Hrsg.), *Groß Bauen. Großbaustellen als kulturgeschichtliches Phänomen*, Bd. 1, Basel 2018, S. 269–282.
- Gerhard SÄLTER, *Gedenkstätte Berliner Mauer. Das Grenzregime im Zentrum Berlins*, Berlin 2018.
- Gerhard SÄLTER, Tina SCHALLER (Hrsg.), *Grenz- und Geisterbahnhöfe im geteilten Berlin*, Begleitband zur Ausstellung im Nordbahnhof, 3. Aufl. Berlin 2017.
- Klaus SCHROEDER, Jochen STAADT, *Die Todesopfer des DDR-Grenzregimes an der innerdeutschen Grenze 1949–1989. Ein biografisches Handbuch*, Frankfurt a.M. 2017 (Studien des Forschungsverbundes SED-Staat an der Freien Universität Berlin, v. 24). Online verfügbar unter <https://ebookcentral.proquest.com/lib/gbv/detail.action?docID=4902005>.
- Claudia THEUNE-VOGT, *Archäologie an Tatorten des 20. Jahrhunderts, Darmstadt 2014 (Archäologie in Deutschland Sonderheft, 06 (2014))*.
- Claudia THEUNE-VOGT, *Archäologie an Tatorten des 20. Jahrhunderts, 2. durchgesehene und erweiterte Auflage*, Darmstadt 2016.

<sup>1</sup> Die derzeit erfassten 75 Fluchttunnel werden in der Regel nach ihren Initiatoren und hauptsächlich daran beteiligten Familien benannt, ferner nach der Anzahl der hier geflüchteten Personen (u. a. Tunnel 29 bzw. Tunnel 57), nach den Namen der Fluchthelfergruppen (u. a. 1.–8. Franzke-Tunnel, 1.–6. Tunnel der Fuchs-Gruppe) sowie nach besonderen örtlichen oder zeitlichen Begebenheiten (u. a. Friedhofstunnel, Kohlenplatz-Tunnel, Pfingst-Tunnel).

<sup>2</sup> RITTER et al., *Die Grenze*, 1997; HERTLE, *Berliner Mauer*, 2011, S. 68–89.

<sup>3</sup> HERTLE und NOOKE, *Todesopfer Berliner Mauer*, 2009, S. 15, 18ff.; HERTLE und NOOKE, *Todesopfer Außenring* 2013; s. hierzu auch SCHROEDER und STAADT, *Todesopfer*, 2017.

<sup>4</sup> HERTLE, *Berliner Mauer*, 2011, S. 22f. und 113-115.

<sup>5</sup> MAURER, *Halt - Staatsgrenze*, 2012.

<sup>6</sup> DETJEN, *Loch in der Mauer*, 2005; ARNOLD und KELLERHOFF, *Unterirdisch*, 2015.

<sup>7</sup> KLAUSMEIER und SCHMIDT, *Mauerreste*, 2005; HERTLE und NOOKE, *Todesopfer Berliner Mauer*, 2009; HERTLE, *Berliner Mauer*, 2011, S. 110f.; RAHTJE, *Mauer-Marketing*,

2001; SÄLTER, *Eine Mauer für Berlin*, 2018.

<sup>8</sup> BTU Cottbus 2001-2003; KLAUSMEIER und SCHMIDT, *Mauerreste*, 2005, BTU Cottbus Lehrstuhl Denkmalpflege und TU Berlin Fachgebiet Bau- und Stadtbaugeschichte 2007; CRAMER et al., *Baugeschichte*, 2011.

<sup>9</sup> DRESSLER, *Mauer ist weg*, 2009, ders., *Grenzerfahrungen*, 2012, ders., *Tunnelbau*, 2012, ders., *Berliner Mauer*, 2014, ders., *Weinstein-Fluchttunnel*, 2018, ders., *Berliner Unterwelt*, 2019, ders., *Böse Geister*, 2019, ders., *Fahrzeugsperrern*, 2019; DRESSLER und KERSTING, *Ausgang gefunden*, 2012; DRESSLER und SCHERMAYER, *Denkmalpflege- und Denkmalentwicklungsplan*, 30.05.2014; THEUNE-VOGT, *Archäologie an Tatorten*, 2014, 2016.

<sup>10</sup> BTU Cottbus 2001-2003; BTU Cottbus Lehrstuhl Denkmalpflege und TU Berlin Fachgebiet Bau- und Stadtbaugeschichte 2007; KLAUSMEIER und SCHMIDT, *Mauerreste*, 2005.

<sup>11</sup> KLAUSMEIER, *Gedenkstätte*, 2009, ders., *Berliner Mauer*, 2015; Sälter, *Gedenkstätte*, 2018.

<sup>12</sup> SÄLTER und SCHALLER, *Grenz- und Geisterbahnhöfe*, 2017.