

Online Offene Einblicke in den Untergrund von Berlin: eine Tour durch das Bahnnetz der Hauptstadt [Abendblatt.de/u-bahn-cabrio](http://Abendblatt.de/u-bahn-cabrio)

# Deutsche Geschichte hautnah erklärt

50 Jahre Mauerbau: Flucht-Dramen, Propaganda und der West-Gemüsegarten im Ost-Sektor – eine **Videobustour** zu den historischen Schauplätzen

STEPHAN BRÜNJES

Der Mann rennt. In Richtung Freiheit, hofft er. Und sprintet schneller, unter der Eisenbahnbrücke am Humboldthafen durch. „Halt, stehenbleiben!“ Der Mann springt in den Spandauer Kanal. Drei Schüsse peitschen vor ihm ins Wasser. Der 24-Jährige schwimmt hektisch weiter, aufs rettende Westufer zu. Die nächsten beiden Salven treffen ihn. „Günter Litfin ist das erste Opfer des Schießbefehls, getötet von Grenzern am 24. August 1961“, erzählt Arne Krasting, Erfinder und Präsentator der Berliner Videobustouren.

Der Bus steuert historische Schauplätze an. Zeitgleich mit dem aktuellen Windschutzscheiben-Ausblick sind auf Bildschirmen Fotos oder Filme von Ereignissen zu sehen, etwa von der Pressekonzferenz, auf der Walter Ulbricht gut einen Monat vor der Abriegelung Ost-Berlins noch mit Kieks-Stimme log: „Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten.“

Zum ersten erschossenen Mauertoten Litfin gibt es nicht nur das Foto seiner Bergung, sondern auch gelungene Überblendungen zwischen Ansichten der nahegelegenen Invalidenstraße damals und heute. Und immer mit Gegenwartsbezug: „Sehen Sie, die verrosteten Gitter vor den Erdgeschossfenstern stammen noch aus Mauerbau-Zeiten“, erklärt Krasting und führt seine Besucher in die Kieler Straße zu einem der wenigen noch erhaltenen DDR-Wachtürme. Früher ein allein und bedrohlich aufragender Betonquader, steht er nun fast geduckt zwischen rosaroten Wohnblocks. „Aber nur, weil Jürgen Litfin in vermissenem Kampf gegen die Stadt Berlin durchsetzte, dass der Turm bleibt und als Gedenkstätte an seinen ermordeten Bruder Günter erinnert.“

Auch kaum bekannte Mauerreste gibt es auf der Videobustour zu sehen. Der „antifaschistische Schutzwall“ ist während der Tour zunächst nur auf den Monitoren zu sehen. Kein Wunder, denn die 168 Kilometer lange Mauer in und um Berlin wurde fast vollständig abgerissen. Arne Krasting weiß, wo sie noch steht, zeigt seinen Gästen aber nicht nur touristische Wallfahrtsorte wie das schrill bemalte Mauer-Monument „East Side Gallery“, sondern auch kaum bekannte Mauer-Reste. Den an der Liesenstraße etwa, wo das im DDR-Grenzer-Jargon sogenannte „vordere Sperrelement feindwärts“ damals wie heute Teil einer Friedhofsmauer ist.

An den Verlauf des „pioniertech-nischen Ausbaus der Staatsgrenze der

DDR zu West-Berlin“ erinnert heute ein wenige Zentimeter breites Band aus Pflastersteinen, das den Mauerverlauf nachzeichnet – die Narbe Berlins. „Aber nur aus West-Sicht“, mäkelte Hagen Koch, denn für DDR-Bürger habe die Mauer Hunderte Meter ostwärts gestanden, schließlich sei da zwischen Ost- und West-Wall der Todesstreifen gewesen. „Koch, ein Mann mit ganz besonderer Geschichte“, erzählt Arne Krasting. Als Kartograph Ulbrichts legt er 1961 den Mauerverlauf fest und pin-selt ihn am Checkpoint Charlie mit weißer Farbe auf die Straße. 1990, Jahre nach seiner Abkehr von Stasi und Militär, ist Koch „Mauer-Abriss-Beauftragter“ der letzten DDR-Regierung und bis heute Kurator eines Mauer-Archivs.

Wenn de aus'm Fenster kiest, biste mit'm Kopp im Westen und mit'm Hintern im Osten.  
Regine Hildebrandt

An der Bernauer Straße musste er mehrere 100 Meter stehen lassen – als Gedenkstätte. Denn kaum irgendwo anders passierte so viel Mauer-Geschichte, erfahren die Teilnehmer der Tour. Regine Hildebrandt, nach der Wende SPD-Sozialministerin, wohnte hier und brachte es auf den Punkt: „Wenn de aus'm Fenster kiest, biste mit'm Kopp im Westen und mit'm Hintern im Osten.“ Eine Erfahrung, die Monika Schaar bereits am 8. September 1961 auf tragische Weise macht: Sie heiratet auf dem Bürgersteig der Bernauer Straße, also im Westen. Ihre Mutter lässt aus dem 1. Stock des bereits verbarrikadierten Hauses, also aus dem Osten, den Hochzeitsstrauß und Geschenke an Seilen herunter. Die Versöhnungskirche und angrenzende Gebäude an der Bernauer Straße werden für den Mauerbau gesprengt. Tote auf dem Friedhof umgeben, damit der Todesstreifen angelegt werden konnte. Er ist 60 Meter lang erhalten geblieben, mitsamt Patrouillen-pfad und Wachturm. „Der stammt allerdings aus einer Kaserne und wurde bei Ebay ersteigert“, sagt Arne Krasting schmunzelnd.

Den ungläubigen „Ich-glaub-ich-seh-nicht-recht-Effekt“ erzeugen immer wieder die Filmclips während der Tour: „Unser Staat ist auf Draht“ titelt das „Neue Deutschland“ am 14. August 1961 zu Bildern einer mit zunächst provisorisch mit Stacheldraht verbarrika-

dierten Grenze. Zwei Tage später trällert ein Männerchor zu Glockenspiel und Pauken-Rhythmus seinen schmissigen Mauer-Schlager im DDR-Radio: „Unsere duften Jungs stehen auf Wacht / und hüten das eig'ne Haus / unsere duften Jungs sind der Stolz der Arbeitermacht / mit Schmarotzern und Schiebern ist es aus!“

Albert Norden, damals SED-Propagandachef, bläut seinem Volk ein, Republikflüchtlinge seien Verräter – jeder Schuss auf sie rette Tausenden von DDR-Bürgern das Leben und Millionen Mark an Volksvermögen. Zur Überraschung der ergriffenen Tour-Teilnehmer meldet sich Busfahrer Roland Wegner zu Wort – jedoch nicht mit der Frage nach dem nächsten Stopp, sondern seiner Meinung: „Eine ziemlich einseitige Darstellung der domolischn Vohältnisse“ sei diese Rundfahrt, schließlich sei nicht alles schlecht gewesen in der DDR. Arne Krasting schaltet um vom Reiseleiter-Plauderton in strengen Basta-Modus: Er bietet spezielle Touren zum DDR-Alltag mit differenzierter Darstellung desselben an, aber an Mauer und Schießbefehl gebe es für ihn nichts zu relativieren.

Im Ost-Sektor züchtete ein Westler in seinem Gemüsegarten Tomaten

Über Prenzlauer Berg und Alexanderplatz erreicht der Videobus den Bethaniendamm in Kreuzberg und damit ein windschiefes, zweistöckiges Holzhaus Marke Villa Kunterbunt. Es steht auf einem spitzwinkligen Flecken Erde, 500 Quadratmeter groß und einst von zwei der drei Seiten durch die Mauer begrenzt. Zugemüllt war es mit Abfall und Schrott, bis der gegenüber wohnende Türke Osman Kalin im Jahre 1983 fragt, wem das Stück Land eigentlich gehöre. „Niemandem“, sagten die Nachbarn. Also säubert er es, baut Süßkartoffeln, Tomaten und Kohl an. Bis einige Monate später zwei Soldaten des Grenzregiments 33 durch eine Eisentür in der Mauer in Osmans Garten treten und versuchen, ihm klarzumachen, dass er auf DDR-Gebiet gärt. Das Landstück war beim Mauerbau ausgespart worden, um Beton zu sparen. „Komander“, antwortete der wackere Anatole dem Soldaten, „kann nicht sein DDR, bin ich schon zu lange hier!“ Die beiden Soldaten ziehen genervt ab, und Osman Kalin bekommt 1984 tatsächlich nicht nur eine Nutzungsgenehmigung des Arbeiter- und Mauerstaats, sondern bald darauf auch jahrelang Weihnachtspakete aus Ost-Berlin. Vom „Komander“, Wiedergesehen hat er ihn nach dem Mauerfall nicht.



Historischer Platz: Mauerreste und Totenwand in der Bernauer Straße Fotos: Brünjes



Arne Krasting ist der Erfinder und Präsentator der Berliner Videobustouren

Mit Bus, Rad oder Schiff Geschichten aus dem ehemals geteilten Berlin erfahren



**Anreise:** Mit dem ICE von Hamburg nach Berlin in 1 Stunde 40 Minuten, ab 29 Euro. Vom Hauptbahnhof weiter mit der S-Bahn bis Friedrichstraße, von dort sind es zehn Minuten zu Fuß zum Startpunkt der Videobustour.

**Videobustour:** Die beschriebene Tour hat Premiere am 13. August, dem 50. Jahrestag des Mauerbaus und startet dann jeden zweiten Sonnabend um 13.30 Uhr Unter den Linden 40, dauert zweieinhalb Stunden und kostet 19,50 Euro für Erwachsene und 16,50 Euro ermäßigt. Info: [www.videobustour.de](http://www.videobustour.de)

**Weitere Touren auf den Spuren der Berliner Mauer:** Sechs verschiedene Mauerradtouren zeigen unterschiedliche Aspekte wie „Transitwege und Kontrollpunkte“ oder „Fouls und Passspiele an der Mauer“. Fahrtzeit jeweils drei bis vier Stunden, Teilnahmegebühr 5 Euro, Anmeldungen unter E-Mail: [besucherservice@berliner-mauer-gedenkstaette.de](mailto:besucherservice@berliner-mauer-gedenkstaette.de) oder Tel. 030/467 98 66 66. Die Schiffstour „Wasser- und Grenzgeschichten aus dem geteilten Berlin“ führt auf der Spree durch die Berliner Innenstadt.

# Kein Fummeln und Abtasten mehr am „Checkpoint der Zukunft“

Nach dem pannenreichen Test von **Körperscannern** will die Luftfahrtbranche noch in diesem Jahrzehnt mit berührungslosen Hightech-Kontrollen die Abfertigung der Passagiere beschleunigen

ANDREAS SPAETH

Offen für Neues waren sie, die rund 800 000 Passagiere am Hamburger Flughafen, die seit vergangener Herbst am eigenen Körper testen wollten, wie sich neue Hightech-Sicherheitskontrollen anfühlen. Einen regelrechten Andrang gab es auf die probeweise mit Körperscannern ausgestatteten Schleu-

sen. Doch die Euphorie währte nur kurz. Immer wieder unterstellte das Gerät nach dem dreisekündigen Scannen der Probanden Sicherheitsgefährdungen an Stellen, die gar nicht gefährlich waren. Mal tauchten am Bildschirm ein schematisch dargestellten Körper gelbe Punkte unter den Achseln auf, wo sich Schweißflecken befanden. Mal leuchtete es gelb an den Hosentaschen,

in denen eine Packung Papiertaschentücher steckte.

Bei einem herkömmlichen Detektor hätte der Passagier unbehelligt passieren dürfen, beim Körperscanner war in der Mehrzahl der Fälle eine manuelle Nachkontrolle nötig. Die Alarmquote sei mit 70 Prozent „nicht akzeptabel“, sagte der Vorsitzende des Bundestagsinnenausschusses, Wolfgang Bosbach (CDU), jetzt nach Ende der Testphase, die Geräte damit nicht praxistauglich.

Die Luftfahrtbranche denkt schon viel weiter: Körperscanner könnten, selbst wenn sie irgendwann verlässlich funktionieren sollten, nur eine Zwischenstufe sein. Man ist dabei, zusammen mit Sicherheitsbehörden von 19 Staaten den „Checkpoint der Zukunft“ zu entwickeln, wie es die IATA nennt, die Organisation aller Linienfluggesellschaften. Damit soll es dem Passagier ermöglicht werden, den Weg vom Betreten des Flughafens bis zum Einsteigen ins Flugzeug berührungslos zurückzulegen, ohne anzuhalten, sich teilweise ausziehen zu müssen oder abtas-

ten zu lassen. „Bisher geben wir 74 Milliarden US-Dollar pro Jahr aus, um den Luftverkehr sicher zu halten, aber unsere Passagiere sehen davon nur die Schere rei“, klagte der bisherige IATA-Chef Giovanni Bisignani bei der Vorstellung des ersten 1:1-Modells der künftigen Sicherheitsschleusen.

**Die Entscheidung, wer in welchen Tunnel darf, fällt der biometrische Chip**

Kernstück der neuen Schleusen sind je drei nebeneinander liegende, jeweils sieben Meter lange Tunnels. Dort werden die Passagiere hindurchgeleitet, durch welchen entscheidet die Einschätzung, welches Risiko sie darstellen. In jedem Tunnel läuft der Passagier an verschiedenen Scannern und Sensoren vorbei, die dank Terahertz-Strahlen etwa metallische Objekte erkennen und Flüssigkeiten einordnen können. „Dafür ist die Weiterentwicklung komplexer Techniken nötig, was noch fünf bis sieben Jahre dauern wird“, sagt IATA-Sprecher Chris Goater. Noch revolutionärer als die dahinter stehende Technik

ist aber eine ganz neue Philosophie. Die Grundidee ist nämlich, nicht mehr nach gefährlichen Objekten, sondern nach bedrohlichen Personen zu suchen und damit die bisherige Gleichbehandlung aller Passagiere zu beenden.

Die Entscheidung, wer in den Tunnel für „bekannte Reisende“ gehen darf, wer durch den „Normal“-Kanal und wer schließlich den Tunnel „verstärkte Sicherheit“ durchqueren muss, fällt kein Mensch, sondern der biometrische Chip im Reisepass, mit dem sich jeder Passagier ausweisen muss. Hierbei spielen persönliche Daten eine Rolle, aber auch bisherige Reiseziele oder das Ticket in bar oder per Kreditkarte bezahlt wurde. Die aktuelle Gefahrenbeurteilung der jeweiligen Regierungen bewirkt, welche Kriterien wie gewertet werden. „Es wird auch ein Zufallselement geben, damit das System unberechenbar bleibt“, erklärt Goater. Rund 60 Prozent aller Passagiere würden dem „Normal“-Kanal zugewiesen werden. „Bekanntere Reisende“ kann theoretisch jeder werden, der sich zu einem

ÖSTERREICH

Gondelbahnen verbinden künftig Nova und Hochjoch

Zwei neue Gondelbahnen verbinden ab der kommenden Wintersaison die Skigebiete Nova und Hochjoch in Vorarlberg. Die Grasjoch Bahn und die Hochalpa Bahn werden ab Dezember Wintersportler von St. Gallenkirch ins Hochjochgebiet bringen. Die Fahrt dauert 16 Minuten. Bisher musste man mit Bus oder Auto die Strecke zwischen St. Gallenkirch und Schruns im Tal zurücklegen, um von einem Skigebiet ins andere zu gelangen. (dpa)

MITTELAMERIKA

Panamakanal für größere Kreuzfahrtschiffe bereit

Ab 2014 können auch größere Kreuzfahrtschiffe den Panamakanal passieren. Dann sollen die Bauarbeiten für die Erweiterung der beiden Schleusen abgeschlossen sein. Damit können sich Schiffe wie die gut 41 Meter breite „Queen Mary 2“ die lange Fahrt um Kap Hoorn an der Südspitze Südamerikas sparen. Der knapp 82 Kilometer lange Panamakanal durchschneidet die Landenge von Panama und verbindet den Atlantik mit dem Pazifik. (dpa)

OSTSEE

Die „Bounty“ kommt zur Hanse Sail nach Rostock

Zur Hanse Sail Rostock erscheint in diesem Jahr ein berühmter Gast: die „Bounty“, der Nachbau des Meutererschiffs. Sie war zuletzt berühmt geworden durch ihren Auftritt im Film „Fluch der Karibik“. Besucher der Schiffschau können sich vom 11. bis 14. August auf dem Dreimaster mit 18 Segeln umsehen. Insgesamt laufen 250 Schiffe aus 13 Nationen in der Hansestadt und im Seebad Warnemünde ein. Information: [www.hansesail.com](http://www.hansesail.com) (dpa)

BAYERN

Postkartenweg mit Aussicht auf die Chiemgauer Alpen

Grandiose Aussichten auf die Chiemgauer Alpen soll der neue „Prien Postkartenweg“ am Chiemsee bieten. Wanderer starten auf dem Bahnhackparkplatz in Prien und folgen über 13,5 Kilometer den Wegweisern mit der Briefmarke. Entlang der Strecke können sie sich an Informationstafeln über Kultur, Landschaft, Flora und Fauna informieren. An einer Stelle hilft ein aufgestellter Rahmen, das Chiemseemotiv des Malers Bartholomäus Wappmannsberger mit der Kamera einzufangen. Info: [www.tourismus.prien.de](http://www.tourismus.prien.de) (dpa)

VENEDIG

Touristen müssen in separaten Schlangen warten

Venedig trennt an verschiedenen Haltestellen der Wasserstraßen Einheimische und Besucher: Touristen müssen nun in separaten Schlangen auf ihr Vaporetto warten. Damit will die Verwaltung der Stadt die viel genutzten Boote entlasten. Vor allem während der Hochsaison ist an Bord oftmals kein Durchkommen, weil die zahlreichen Besucher mit ihrem Reisegepäck die Vaporetti zustellen. Sie werden jetzt mit ihren Koffern über die Touristenzugänge in die Boote gewiesen. (tdt)



Kernstück der neuartigen Anlage sind je drei nebeneinander liegende, jeweils sieben Meter lange Schleusen. Die Entscheidung, durch welchen Tunnel man gehen muss, erfolgt vollautomatisch Foto: Andreas Spaeth