

„Weltniveau“ und Radarfallen

Der Transitverkehr über die Autobahnen durch die DDR nach West-Berlin

Von Peter Klinkenberg

Seit nunmehr exakt fünfzehn Jahren verläuft der Verkehr zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet nach jenen neuen Regeln des Transitabkommens, das gegenüber der zuvor üblichen Abfertigungspraxis der DDR-Behörden eine geradezu dramatische Verbesserung brachte. Insbesondere der direkte Vergleich der Modalitäten bei der Einreise in die DDR und beim Transit durch die DDR nach West-Berlin zeigt, daß hier – bei einigermaßen wohlwollender Betrachtungsweise – fast schon „Weltniveau“ erreicht wurde.

Wenn es dennoch mal in Wartha, Marienborn oder Babelsberg „klemmt“, so geht das heute nicht mehr auf politische Schikanen, sondern in der Regel nur noch auf die DDR-übliche Unfähigkeit zu optimaler Organisation und auf schwerfälliges Reagieren auf überraschend eintretende Situationen zurück. „Keine Leute!“ ist dann selbst von sternebetreßten (Staatssicherheits-)Offizieren der Grenzabfertigung zu hören, wenn es mal wieder am Freitagabend zu einem Stau kommt, weil zu wenig Abfertigungsgassen geöffnet sind.

Diese bevorzugte Abfertigung des Transitverkehrs, zu der sich die DDR vertraglich verpflichten mußte, brachte für den Straßenverkehr zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet einen enormen Aufschwung. Waren es 1970 kaum acht Millionen Menschen gewesen, die sich per Auto durch die DDR „wagten“, so sind es mittlerweile jährlich rund 24 Millionen. Die Gewißheit der meist zügigen Abfertigung, die Sicherheit, daß Wagen und Gepäck nicht „gefilzt“ werden, hat für Millionen Menschen die Fahrt durch die DDR zu einer Routineangelegenheit werden lassen. Für die Bundesbürger ist dabei nur der Reisepaß nötig, und die Sache

kostet den einzelnen nichts, weil die Visa- und Straßenbenutzungsgebühren alljährlich von der Bundesregierung pauschal an die DDR-Staatskasse überwiesen werden.

Wenn der Transitverkehr dennoch immer wieder einmal in die Schlagzeilen der westlichen Medien gerät, so nicht wegen politisch relevanter Ursachen, sondern etwa wegen der DDR-Unfähigkeit, einen vernünftigen Pannendienst zu betreiben oder aus Gründen des allgemeinen Straßenverkehrs, für den in der DDR nun einmal andere Regeln gelten als in der Bundesrepublik. Diese freilich werden von den bundesdeutschen Autofahrern allzu häufig und allzu drastisch mißachtet.

Wie Oberstleutnant Gerd Michael von der Deutschen Volkspolizei der DDR, zuständig für die Transit-Autobahnen, dieser Tage in einem an Gorbatschows „Glasnost“ erinnernden Interview mit der Zeitschrift „ADAC Motorwelt“ (Heft 6/1987) erläuterte, kam es unter den Transitreisenden von und nach West-Berlin letztes Jahr zu 21 Todesfällen und 357 Verletzten. Diese Tendenz sei nach erfreulichen Rückgängen seit 1984 wieder steigend.

Gleichzeitig gab Oberstleutnant Michael bekannt, daß die Volkspolizei letztes Jahr in mehr als 100 000 Fällen Bußgelder gegen Bundesbürger verhängte, die die ostdeutschen Verkehrsregeln nicht eingehalten hätten. Daß diese Zahl so hoch ist, liegt nicht zuletzt an der kleinlich-bürokratischen Auslegung der Vorschriften durch die Deutsche Volkspolizei. Schon eine minimale Überschreitung des generellen Tempolimits – für Pkw gelten auf DDR-Autobahnen 100 km/h – um fünf Kilometer kostet denjenigen, der in eine der mehreren Dutzend perfekt getarnten „Radarfallen“ gerät, unweigerlich etliche (Geld-)Scheine.

Die Tatsache, daß Radargeräte in der DDR vornehmlich auf den Transit-Autobahnen installiert werden, und dies jeweils auf den Fahrtrichtungen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, läßt sich aus westlicher Sicht hauptsächlich dahingehend deuten, daß dort das Einspielen von möglichst hohen Devisenbeträgen zu den wichtigen polizeilichen Aufgaben gehört. Denn es dürfen selbst diejenigen „Westler“, die ordnungsgemäß in die DDR einreisten und dabei zwangsweise hohe D-Mark-Beträge in Mark der DDR

einwechselten, ihre Bußgelder nicht aus diesen umgetauschten Zahlungsmitteln bestreiten. Die Volkspolizei kassiert auch von diesen „Sündern“ ausschließlich in „Deutscher Mark der Deutschen Bundesbank“, sprich DM-West.

Wie der ADAC in dem Interview mit VP-Oberstleutnant Gerd Michael unwidersprochen feststellte, liegt die Unfallrate auf den DDR-Routen zirka doppelt so hoch wie auf bundesdeutschen Autobahnen, und das trotz Tempolimit 100. Dafür will die Deutsche Volkspolizei vornehmlich den bundesdeutschen Autofahrern die Schuld zuweisen. Es werde zu schnell gefahren, es werde überholt, ohne zuvor im Rückspiegel den Verkehr überblickt zu haben, es werde ohne ausreichenden Abstand zum Vordermann gefahren, und auch gegen das totale Alkoholverbot im DDR-Straßenverkehr werde von bundesdeutschen Autofahrern verstoßen.

Freilich ist das häufig allzu sorglose Verhalten westdeutscher und West-Berliner Fahrer nur die eine Seite der Medaille. Das gesamte Sicherheitsniveau des DDR-Straßenverkehrs liegt weit hinter dem der Bundesrepublik Deutschland zurück. Das beginnt bei der unterentwickelten Signalisierung und der nicht ausreichenden Vorankündigung von Baustellen, Engpässen und dergleichen Gefahrenstellen. Unter dem Eindruck der Tempo-100-Mentalität erfolgt die gesamte Markierung und Beschilderung häufig noch zu kurzfristig und zu statisch, das heißt nicht aus der dynamischen Perspektive des Autofahrers heraus.

Die Beleuchtung der wichtigsten Schilder ist zwar inzwischen vielfach besser geworden, aber längst noch nicht ideal. Reflektierendes Material ist bis heute die Ausnahme. Viele Schilder erfüllen zwar juristisch korrekt ihren Zweck, überfordern aber oft die Autofahrer, zumal bei schlechtem Wetter oder nachts.

Schlimmstes Sicherheitsmanko in der DDR sind aber die Autobahnen selbst. Nicht nur, daß es dort noch Strecken mit extremen Steigungen und Kurven ohne Standspur gibt wie etwa zwischen Jena und dem Hermsdorfer Kreuz. Diese großen Verkehrskreuzer bei Hermsdorf und Schkeuditz können wegen „krimineller“ Pflasterung ((Blaubasalt) und viel zu engen Kurvenradien (die noch dazu negativ überhöht sind) teilweise nur

im Schrittempo durchfahren werden, wenn beispielsweise von der Ost-West-Richtung auf die Nord-Süd-Richtung gewechselt werden soll. Größter Mangel ist jedoch das generelle Fehlen von Leitplanken. Bis heute erspart sich die DDR diese wenigen zehntausend Tonnen Stahlblech und die damit verbundenen Einbaukosten. Damit repräsentieren die DDR-Autobahnen einen sicherheitstechnischen Standard, der in der Bundesrepublik Deutschland seit mehreren Jahrzehnten überwunden ist.

So kommt es zwischen Helmstedt und Frankfurt/Oder oder Hof und Rostock immer wieder wegen geringfügiger Fahrfehler zu wahren Katastrophen. Gerät, wie erst kürzlich nahe der Abfahrt Niemegk ein Fahrzeug ins Schleudern, sei es durch Unachtsamkeit oder einen defekten Reifen, so überquert das Auto häufig blitzschnell den Grünstreifen und fährt mitten in den völlig überraschten Gegenverkehr hinein. Solche Unfälle enden in der Bundesrepublik in der Regel mit simplen Blechschäden oder leichteren Verletzungen. In der DDR sind sie oft ein brutales Todesurteil für alle Beteiligten wie bei dem erwähnten Unfall bei Niemegk, der zwei Menschen das Leben kostete.

Häufig ist auch der technisch unzureichende Zustand älterer DDR-Autos schuld an Unfällen. Des weiteren herrscht unter vielen DDR-Autofahrern eine unbeschreibliche Naivität beim Auftreten einer Panne. Sie bleiben mit ihrem Wagen ohne Sinn für die Gefahr, in die sie sich begeben, mitten im Verkehrsstrom stehen und beginnen mit Wiederbelebungsmaßnahmen an ihrem kollabierten „Trabbi“, Moskwitsch oder Wartburg.

Aber auch DDR-Verkehrspolizisten haben häufig kein Gespür für die Gefahren des Straßenverkehrs. Viele von ihnen bewegen sich gelegentlich so, als hätten sie gar keinen Führerschein. Unter Gefährdung ihres eigenen Lebens springen beispielsweise Volkspolizisten überraschend aus ihrem Versteck auf die Fahrbahn, um einen westlichen „Sünder“ herauszuwinken. Dieser kann dann gelegentlich nur noch mit Hilfe einer dramatischen Notbremsung vermeiden, daß er den Volkspolizisten überfährt.

Dennoch legen solche erwiesenermaßen schlecht geschulten und unzureichend ausgebildete Verkehrssicherheitshüter eine

Überlegenheits-Attitüde an den Tag, die bei den ertappten westdeutschen Autofahrern häufig mit Recht Empörung hervorruft. Etwa wenn es höhnisch heißt: „Bei Ihnen in der BRD können Sie ja rasen, bei uns müssen Sie sich an die Gesetze halten!“

Daß auf den DDR-Autobahnen andere Gesetze herrschen und man gegebenenfalls mit allerlei Überraschungen rechnen muß, läßt sich trotz aller Fortschritte der letzten Jahre – die mittlerweile sogar tief im Innern der DDR Zielangaben wie Frankfurt am Main mitten im einstmals tabuisierten westlichen „Ausland“ dulden – nicht bestreiten. So traut mancher Autofahrer wohl seinen Augen nicht, wenn er beispielsweise auf dem Berliner Ring an der Tankstelle Rangsdorf, kurz vor dem Schönefelder Kreuz, plötzlich regen Fußgängerverkehr quer vor dem Kühler hat. Bis heute spart sich die DDR-Autobahnverwaltung dort das Geld für eine simple Fußgängerbrücke. Stattdessen hat sie ein paar weitere Schilder aufgepflanzt, die den Autoverkehr bis auf 40 km/h herunterdrosseln.....

Dieser Beitrag von Peter Klinkenberg erschien in der Tageszeitung „Frankfurter Rundschau“ am 13. Juni 1987 aus Sicherheitsgründen unter dem Pseudonym Gesine Mayer-Brockhardt

Kontakt mit dem Autor entweder über das „Zeitzeugenbüro“ der Bundesstiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur in Berlin oder direkt unter Klinkenbergberlin@gmail.com