

12. Ausbau und Perfektionierung der Sperranlagen



Auf die Mauer der ersten und zweiten Generation (aus Hohlblocksteinen bzw. Straßenbauplatten) folgt in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre die Mauer der dritten Generation in Plattenbauweise. Seit Mitte der 1970er Jahre wird die Mauer der vierten Generation errichtet ("Grenzmauer-75"). Sie besteht aus 1,20 Meter breiten und 3,60 Meter hohen, industriell gefertigten Beton-Stützwandelementen, die zuvor schon in der Landwirtschaft verwendet wurden: als Lagerwände für Gülle. Zu der Mauer treten befestigte Wege, Lichttrassen, elektrische bzw. elektronische Anlagen und Meldesysteme hinzu. Bis Ende der 1960er, Anfang der 1970er Jahre entsteht mitten durch Berlin ein technisch ausgebautes Grenzsicherungssystem, das fast unüberwindbar wird.



Von Ost nach West beginnt der zwischen 15 und mehr als 150 Meter breite Todesstreifen mit einer zwei bis drei Meter hohen "Hinterlandmauer" oder einem "Hinterlandsperrzaun". Es folgt in kurzer Entfernung ein gut zwei Meter hoher Alarmzaun. Dieser "Kontakt-Signalzaun" ist mit mehreren Draht-Reihen versehen, die unter elektrischer Spannung stehen und bei Berührung akustische und/oder optische Signale aussenden. Die technisch ausgereifteren Versionen dieses Zauns, wie der "Grenzsignal- und Sperrzaun II", werden fünfzig Zentimeter tief ins Erdreich versenkt, um ein Unter-kriechen zu verhindern. Der Alarm wird an den modernen Zaunanlagen "still" ausgelöst: Während der Flüchtling sich noch sicher wähnt, ist er im Führungspunkt des Grenzabschnitts bereits lokalisiert.



Parallel zum Signalzaun wird an unübersichtlichen Stellen eine Laufanlage für Kettenhunde installiert. Dann folgt der Abschnitt, in dem die Beobachtungstürme und Erdbunker der Grenzsoldaten stehen und ein "Kolonnenweg" für die motorisierten Streifendienste angelegt ist. Zumeist am Kolonnenweg entlang verläuft der Kabelschacht für das Grenzmeldenetz. Eine Lichttrasse taucht den Todesstreifen in helles Licht, so dass auch nachts günstige Sicht- und Schußverhältnisse gewährleistet sind. Letztes Hindernis vor der Mauer ist der KfZ-Sperrgraben, der von der DDR-Seite schräg abfällt, zur Grenzseite hin dagegen senkrecht ausgehoben und teilweise mit Betonplatten verstärkt ist. Den Abschluss dieses Sperrsystems bildet eine 3,50 bis 4,00 Meter hohe und 10 Zentimeter dicke Betonmauer mit einer Rohrauflage, die es erschweren soll, beim Übersteigen mit den Händen Halt zu finden; an manchen Stellen wird ihre Funktion auch von einem 2,90 Meter hohen, engmaschigen Streckmetallgitterzaun erfüllt.

- [Die Berliner Mauer in Zahlen](#)
- [Die Sperranlagen an der Sektorengrenze in Berlin, 1988](#)