

Haltung des Westberliner Senats zur Passierscheinfrage

4. September 1964

Einzelinformation Nr. 718/64 über die Haltung des Westberliner Senats zur Passierscheinfrage im Zusammenhang mit der Volkskammertagung vom 1. September 1964

Quelle

BStU, MfS, ZAIG 31215, Bl. 1–2 (7. Expl.).

Serie

Informationen.

Verteiler

Ulbricht, Honecker, Stoph, Verner, Winzer/Hegen, KGB Karlshorst – MfS: Ablage.

Vermerke

Handschriftlich unter dem Titel: »II 821/1376/77 E 5650/51«; nicht auflösbarer stenografischer Vermerk auf Blatt 2.

Von einer zuverlässigen Quelle wurde bekannt, dass die Volkskammertagung vom 1.9.1964 gegenwärtig im Mittelpunkt der Diskussionen im Westberliner Senat steht.¹

Hauptgesprächsthema sei die vom Genossen Willi Stoph² auf der Volkskammertagung abgegebene Erklärung, die mit den Passierscheinverhandlungen in Verbindung gebracht wird. Nach dem Bericht der Quelle nehmen Kreise um Brandt³ nach der Volkskammertagung zur Passierscheinfrage folgende Haltung ein:

Die Erklärung Willi Stophs sei sehr bedeutungsvoll, auch in Bezug auf die Passierscheinverhandlungen. Für den Senat wäre das Bekanntwerden von Ost-West-Kontakten in Hinsicht auf weitere Gespräche mit der Bundesregierung nur von Vorteil. Mit der Erklärung von Stoph sei dem Senat zweifellos der Rücken gestärkt worden.

Die letzten »Kontaktgeschichten« (gemeint sind nach Ansicht der Quelle u. a. die Passierscheinverhandlungen,⁴ das Abkommen über den Bau der Autobahnbrücke bei Hirschberg⁵ und die Haltung der Regierung der DDR gegenüber der Bundesregierung in der Öffentlichkeit im Allgemeinen) hätten den Senatsstandpunkt gegenüber der Bundesregierung enorm gestärkt. Besonders durch die Verhandlungen über den Brückenbau bei Hirschberg habe der Senat in der Passierscheinverhandlung eine Stärkung erfahren.⁶

Das Asylrecht beim Brückenbau sei aufgehoben worden und die Brückenbauarbeiter, obwohl sie sich auf westdeutschem Territorium befinden, würden den Gesetzen der DDR unterstehen. Auch die Wächter, die mit Armbinden versehen in diesem Gebiet Dienst tun, wären eine Besonderheit, die das Brückenabkommen weit über die Passierscheinangelegenheit stelle.⁷ Das alles sei viel weitgehender, als der Senat je bei den Passierscheinverhandlungen gegangen wäre. Diese Chancen hätte der Senat natürlich bei der letzten Verhandlung mit der Bundesregierung sehr stark ausgenutzt und sich mit seinem Standpunkt durchgesetzt.

Die Information darf aus Gründen der Sicherheit der Quelle publizistisch nicht ausgewertet werden.

1

Auf der 7. Sitzung der 4. Volkskammer antwortete Willi Stoph auf die Frage des LDPD-Abgeordneten Lindner über Inhalt und Ebenen stattfindender deutsch-deutscher Gespräche.

2

Willi Stoph, Jg. 1914, Partei- und Staatsfunktionär, 1931 KPD, 1946 SED, 1953–89 Mitglied des Politbüros der SED, 1962 1. Stellv., 1964–73 und 1976–89 Ministerpräsident der DDR.

3

Willy Brandt, Jg. 1913, SPD-Politiker, 1957–66 Regierender Bürgermeister von Westberlin, 1966–69 Bundesaußenminister, 1969–72 Bundeskanzler, 1964–87 Vorsitzender der SPD.

4

Zwischen der Regierung der DDR und dem Senat von Westberlin wurde erstmals am 17.12.1963 eine Vereinbarung über die Ausgabe von Passierscheinen für Bürgerinnen und Bürger mit dem ständigen Wohnsitz in Westberlin für den Besuch des Ostsektors der Stadt für den Zeitraum vom 19.12.1963 bis zum 5.1.1964 getroffen. Allerdings erlaubte das Passierscheinabkommen ihnen zwar den Besuch im Osten, den Ostberlinerinnen und Ostberlinern blieb der Weg nach Westen aber auch weiterhin versperrt. Vgl. Alisch, Steffen: Berlin ↔ Berlin. Die Verhandlungen zwischen Beauftragten des Berliner Senats und Vertretern der DDR-Regierung zu Reise- und humanitären Fragen 1961–1972. Berlin 2000 (Arbeitspapiere des Forschungsverbundes SED-Staat; 31/2000); Huhn, Eckart: Die Passierscheinvereinbarungen des Berliner Senats mit der Regierung der DDR 1963 bis 1966. Deutsch-Deutsche Verhandlungen zur Überwindung der politischen Sprachlosigkeit und der Milderung menschlicher Härten als Folge des Mauerbaus. Ludwigsfelde 2011; Kunze, Gerhard: Grenzerfahrungen. Kontakte und Verhandlungen zwischen dem Land Berlin und der DDR 1949–1989. Berlin 1999 (Studien des Forschungsverbundes SED-Staat an der Freien Universität Berlin).

5

Die Brücke der Autobahn Berlin – München bei Hirschberg überquerte das Saaletal an der deutsch-deutschen Grenze. Sie war am Ende des Krieges von der Wehrmacht gesprengt worden. Der Verkehr wurde über eine Umgehungsstrecke über Töpen und Juchhöh umgeleitet, die ständiger Überlastung ausgesetzt war. Vgl. Information 244/65. Am 14.8.1964 wurde vom stellv. Leiter der Hauptabteilung Straßenwesen im Ministerium für Verkehrswesen der DDR und dem Leiter der Treuhandstelle für den Interzonenhandel, Kurt Leopold, eine Vereinbarung über den Wiederaufbau der Brücke unterzeichnet.

6

Zwischen diesem und dem folgenden Absatz ist eine nicht auflösbare stenografische Bemerkung eingefügt.

7

In der Vereinbarung über den Bau der Autobahnbrücke Hirschberg wurden der DDR auf einem eingezäunten Gebiet der Bundesrepublik faktisch Hoheitsrechte zugestanden und die DDR-Bauarbeiter dem in der DDR geltenden Recht unterstellt. Vgl. R. B.: Gleiches Recht für Westberlin. Maß Bonn bei der Saalebrücke mit anderer Elle als bei den Passierscheinen? In: Die Zeit v. 4.9.1964; DDR-Abkommen. 14. Zug. In: Der Spiegel v. 2.9.1964, S. 19 f.