

# Vorwort

Erst seit rund acht Jahren gibt es keine innerdeutsche Grenze mehr. Alle Menschen aus den alten Bundesländern und aus West-Berlin lernten das auf Perfektion bedachte Sicherheitssystem der DDR kennen, auch im „Transit“ nach und von dem damaligen West-Berlin. Nur wenige Menschen aus den neuen Bundesländern, damals überwiegend im Rentenalter, durften dagegen in umgekehrter Richtung fahren, wurden aber in gleicher Weise von den „Organen“ schikaniert. Bald wird sich niemand mehr daran erinnern, unter welchen politischen und technischen Umständen Züge durch Mauer und Stacheldraht der unnatürlichen innerdeutschen Grenze fuhren.

Die ehemalige Demarkationslinie als vorläufige Trennungslinie zwischen den Besatzungszonen entwickelte sich nach dem Mauerbau vom 13. August 1961 zu einer der stärksten abgesicherten Grenzlinien zwischen den beiden entstandenen Machtblöcken in Europa. Diese Sicherungsmaßnahmen stellten alles Bisherige in den Schatten, und sie betrafen – soweit noch vorhanden – die noch gut funktionierenden Schienenverbindungen zwischen Ost und West sowie innerhalb Berlins.

Jetzt war für die DDR-Führung die staats- und völkerrechtliche Anerkennung der entscheidende Faktor. Alle weiteren Bemühungen, den Eisenbahnverkehr zwischen Ost und West zu erleichtern und auszubauen, scheiterten daran. Selbst Protokollfragen, wie „Grenzbahnhöfe“, „grenzüberschreitender Verkehr“ oder gar „DDR“, wurden zum nahezu unüberwindlichen Hindernis bei Verhandlungen zwischen Bundes- und Reichsbahn.

Mit dem am 3. September 1971 von den vier Alliierten unterzeichneten Berlin-Abkommen hatte die DDR praktisch die völkerrechtliche Anerkennung erreicht. Damit war zugleich der Weg frei zu weiteren Verträgen zwischen beiden deutschen Staaten. Auch die Beziehungen zwischen beiden deutschen Bahnen konnten letztlich auf eine feste vertragliche Grundlage gestellt und weiterentwickelt werden. Die West-Berliner durften seit 20. Dezember 1971 wieder regelmäßig in den Ostteil der Stadt einreisen (mit Ausnahme der Passierscheinabkommen für Weihnachten von 1963 bis 1966).

Bereits im März 1971 begannen zwischen BRD und DDR langwierige Verhandlungen, die am 21. Dezember 1972 in einem sogenannten Grundlagenvertrag zwischen beiden deutschen Staaten gipfelten (gültig ab 21. Juni 1973). Das bedeutendste Dokument war das bereits am 11. Dezember 1971 abgeschlossene Transitabkommen, das den zivilen Verkehr zwischen der BRD und West-Berlin auf Straße, Schiene und Wasserwegen regelte. Waren diese deutsch-deutschen Verträge praktisch die Ausführungsbestimmungen zum Vier-Mächte-Abkommen, war der am 26. Mai 1972 unterzeichnete „Vertrag über Fragen des Verkehrs“ ein Vertrag zwischen beiden deutschen Staaten in Deutschland, der erste dieser Art überhaupt; er trat am 18. Oktober 1972 in Kraft. Gleichzeitig galt das am 25. September 1972 in Frankfurt (Main) unterzeichnete