

# FORUM

DAS WOCHENMAGAZIN

**Das Land der  
Bäder, Seen  
und Schlösser**

Die schönsten Seiten  
von Mecklenburg-  
Vorpommern

**STAATSSSEKRETÄRE**

# DIE UNBEKANNTEN SCHATTENMINISTER

Sie fallen im Vergleich zu ihren vorgesetzten Bundesministern öffentlich nicht auf. Ihr Job spielt sich meist hinter den Kulissen ab – dort wo die Strippen gezogen werden

**STARS IM OBSTKORB** Bei Äpfeln haben sich die Ansprüche an Geschmack und Aussehen gewandelt

**AUS ALT WIRD NEU** Der Berliner Upcycler Alexander Hornung macht sein Hobby zum Kult



# GESCHREDDERT, EINGESCHMOLZEN, VERBAUT

Was ist eigentlich aus dem ganzen Beton geworden, der mal die Mauer war? Wohin verschwanden die Stahlträger aus dem Palast der Republik? Sie sind noch da, auf den Straßen der Republik oder in Dubai. Den **Firmen, die die DDR entsorgt haben**, hat das nur wenig Glück gebracht.

**S**ie steht auf der Welterbeliste der UNESCO, und Berlin ist durch sie in aller Welt bekannt. Und doch existiert sie nicht mehr. Die Berliner Mauer. Wo ist sie hin? An der East Side Gallery in Friedrichshain steht noch ein zwei Kilometer langer Streifen, auch an der Bernauer Straße in Mitte hat man ein Stück nachgebaut. Ein Teil wurde verkauft, verschenkt, versteigert – so steht auf der Hardthöhe in Bonn ein Stück Mauer, die CIA in Langley hat sich ein Segment gesichert, auch am saarländischen Landtag hat sich ein Stück auf die Wiese verirrt. Die „Bild“-Zeitung hat damals Mauerreste in alle Teile der Republik

Von **Volker Thomas**

schleppen lassen. In Übersee sind Relikte in Los Angeles, in Tokio und in Kapstadt zu besichtigen. Aber ist das alles?

Ein 155 Kilometer langer Ring um West-Berlin, davon 43 Kilometer mitten durchs Stadtgebiet, ein 70 Meter breites Hindernis mit Zäunen, Wachtürmen, Hundelaufanlagen und Bunkern – einfach verschwunden?

Winfried Prem weiß es ganz genau. Der Bauunternehmer aus der Oberpfalz hat zwischen 1990 und 1994 die Berliner Mauer abgerissen und „damit viel Geld verdient“, erzählt er freimütig in Inter-

views. Vier Millionen Mark werden es wohl gewesen sein, schätzt er. Ganz genau weiß er das nicht mehr: „Ich habe mich einfach nicht dafür interessiert. Ich wollte nur arbeiten und mich um meine Mauer kümmern“, zitiert ihn die „Süddeutsche Zeitung“.

Glück gebracht hat ihm das nicht. Prem ist heute pleite, erinnert sich aber noch gut an jenen 13. Juni 1990, als der endgültige und systematische Abbau der Berliner Mauer begann. Zwei Drittel der ehemaligen DDR-Grenzanlagen sollte Prem abreißen, lautete der Auftrag. Der Unternehmer, ganz Pionier der neuen Zeit, stellte dafür Leute ein, die



Mauerreste vor dem Ex-Hauptquartier der SS in der Berliner Niederkirchnerstraße.

das Bauwerk am besten kannten: ehemalige Soldaten der Nationalen Volksarmee. Die machten mit einer mobilen Brechmaschine alles platt: Mauerteile, Wachtürme, Fahrbahnplatten, Beleuchtungsmasten. 200.000 Tonnen wurden zu erbsengroßen Betonstücken geschreddert. Baumaterial, das auf den Straßen der Stadt landete. 65 Kräne, 175 Lastwagen und 13 Planiertraupen waren im Einsatz. Fast der ganze Südring, die Autobahn um Berlin, ist damit unterfüttert worden. Wer mit dem Auto nach Berlin hinein rollt, fährt heute drüber.

Doch Prem ist der Auftrag zu Kopf gestiegen. Er expandierte, wollte in den Tiefbau, eine Branche, die er nicht kannte. Seine Auftraggeber gingen pleite, konnten die Rechnungen nicht mehr bezahlen, schnell hatte Prem's Firma über zwei Millionen Mark Schulden aufgeladen. 1997 dann der Schlusspunkt – Insolvenz. Der Wende-Millionär von einst war bankrott. Heute lebt Prem von 500 Euro Rente im Monat. Um noch etwas Geld nebenbei zu verdienen, spielt er mit dem Akkordeon auf Geburtstagen. Geblieben ist nur ein wuchtiges Mauersegment vor seiner Garage.

Auch der „Palast der Republik“ in Mitte ist verschwunden. Den Asbest wollte keiner haben, aber die Stahlträger waren begehrt. Sie wurden in Lastkähnen abtransportiert. Auftraggeber war die Firma Schrott-Wetzel in Roßlau an der Elbe. Er wurde in Leipzig zu handlichen Blöcken eingeschmolzen, in einem Werk, was vor der Wende VEB Metallguss Leipzig hieß und Motoren für Trabis produzierte. Nach der Wende ging die Firma an Halberg Guss ins Saarland, die später ebenfalls Insolvenz anmelden mussten, aber überlebten.

Ein Teil ging auch nach Salzgitter, wo MAN Kettenglieder für Raupenfahrzeuge daraus machte. Sogar bis nach Dubai schaffte es der eingeschmolzene Stahl aus dem „Palast“. Dort wurde er für den Bau des höchsten Gebäudes der Welt verwendet.

In Roßlau an der Elbe war der Schrott natürlich Thema, als er 2009 per Schiff dort ankam. Geschäftsführer Peter Wetzel hatte seine Firma dafür extra abgesichert wie Fort Knox. „Mauer, Wachsenschutz, Kameras, Bewegungsmelder“, beschrieb die Süddeutsche Zeitung das Szenario, ziert Wetzel mit den Worten: „Wie damals in Ostberlin.“

Ganz unberechtigt war Wetzels Sorge nicht, auch wenn er sich den Spruch



Im brandenburgischen Teltow dienen Mauerreste als „Betonleinwand“ für Persönlichkeiten der Zeitgeschichte.

hätte sparen können. Die Tonne Schrottlag bei etwa vierhundert Euro. Der Preis stieg. Die Chinesen, die Inder, die Araber, die ganze Welt brauchte neuen Stahl und schmolz alten dafür ein. Da wurde natürlich viel geklaut. Nachts, per Lastwagen mit Hubarm, über die Mauer.

Wetzel, selbst Ossi, sah den Auftrag damals pragmatisch. Drin war er nie in „Erichs Lampenladen“. Seinetwegen hätte man ihn auch stehen lassen können. Andererseits, da ist er ganz Geschäftsmann: „Das Material ist gut“, ließ sich gut verkaufen. Ins Stahlwerk Diler, das in der Bucht von Izmir liegt, bei Istanbul in der Türkei. Das Werk hat vor allem Baustahl für Dubais Türme produziert, die dort in der Wüste entstanden sind.

Auch Wetzel ist mit dem Auftrag nicht recht glücklich geworden. Als der Schrottpreis fiel, 2009 in der Krise, wurde der Deal zur Last. Überhaupt hatte Wetzel damals ein ereignisreiches Geschäftseben. Mal ging es gut, mal nicht. Die Firma war auch schon mal so gut wie pleite, sie hatte hunderttausend Mark Schulden und musste einige Lastwagen verkaufen, doch sie hat sich wieder gefangen.

Heute geht es der Firma gut, sie hat expandiert. Eine Tochterfirma liegt vor den Toren Berlins, in Vogelsdorf. Die Golfs mit den „Palast-Motoren“ dürfen nach und nach weniger werden auf deutschen Straßen. Was bleibt, ist der Berliner

Mauerweg. Er führt entlang der ehemaligen DDR-Grenzanlagen über knapp 165 Kilometer um die ehemalige Insel West-Berlin herum. Vor der Wende war hier nichts. Todesstreifen. Heute ist das Ganze teures Bauland. Beste Lage. Die vor dem Mauerbau enteigneten Eigentümer bekamen die leer geräumten Grundstücke zurück, verkauften sie lukrativ an Wohnungsbaugesellschaften, und die errichteten sechs- oder siebengeschossige Wohneinheiten.

Natürlich erst nachdem nachkontrolliert wurde, ob da nicht Munition oder Sprengkörper verbuddelt waren.

Das lief nicht ohne Überraschungen ab: Wo ehemalige Straßenzüge von der Mauer durchschnitten wurden, fand man auf der Ostseite noch die Keller der Wohnhäuser, die damals

dem Abriss zum Opfer gefallen waren. So wie in der Sebastianstraße, wo der Autor dieser Zeilen seine neue Wohnung gefunden hat: Silberbesteck, zerbrochenes Porzellan und jede Menge Ziegelsteine holten die Bauarbeiter aus der Erde, als sie die Baugrube aushoben. Nun guckt man vom Wohnzimmerfenster auf den Streifen mit den beiden Pflastersteinen, der den Verlauf der Mauer in Berlin markiert, und wundert sich, dass das alles so nah beieinander liegt. Da ist wirklich etwas zusammengewachsen, so dicht an dicht, dass man längst vergessen hat, wo einmal die Mauer war. ●

## WETZEL IST HEUTE PLEITE