

Berliner Blockade

Als Berlin-Blockade wird die Blockade West-Berlins, das mitten in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) lag, durch die Sowjetunion vom 24. Juni 1948 bis 12. Mai 1949 bezeichnet. Die Blockade war eine direkte Reaktion auf die Währungsreform in den Westzonen und den westlichen Sektoren Berlins und führte zur Versorgung West-Berlins durch die Berliner Luftbrücke. Die Sowjetunion wollte mit dieser Blockade einen Rückzug der Westalliierten aus Groß-Berlin erzwingen und ihren Anspruch auf das gesamte Berlin demonstrieren.

Vorgeschichte

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war Deutschland durch die Alliierten in vier Besatzungszonen aufgeteilt worden. Berlin, das als Vier-Sektoren-Stadt einen Sonderstatus hatte, lag mitten in der sowjetischen Besatzungszone und sollte – ähnlich wie Gesamtdeutschland durch den Alliierten Kontrollrat – gemeinsam in der hierzu geschaffenen Alliierten Kommandantur verwaltet werden. Allerdings war nach sowjetischer Auffassung Berlin trotzdem Bestandteil ihrer Besatzungszone.

Bei der Festlegung der Sektoren waren zunächst keine Regelungen über die Verkehrswege getroffen, im November 1945 dann drei Luftkorridore vereinbart worden: je einer von Hamburg, Hannover und Frankfurt am Main nach Berlin.

Schon kurz nach Kriegsende begann sich der Ost-West-Konflikt abzuzeichnen, und die Differenzen zwischen den westlichen Besatzungsmächten, den USA, Großbritannien und Frankreich, einerseits und der Sowjetunion andererseits wuchsen, bis sie sich im Frühjahr 1948 zuspitzten. Aus Protest gegen die Empfehlungen der Londoner Sechsmächtekonferenz, die unter anderem die Errichtung eines föderativen Regierungssystems in Westdeutschland vorsahen, verließ der sowjetische Vertreter am 20. März den Kontrollrat, und es kam zu ersten Blockaden der Wege nach West-Berlin. Ab 31. März sollten Transporte durch den sowjetischen Sektor kontrolliert werden, dazu wurden ab dem 1. April eine Reihe von Straßen blockiert. Die Briten und US-Amerikaner beantworteten dies ab dem 3. April mit der kleinen Luftbrücke, die ihre Garnisonen in Berlin versorgte. Am 16. Juni verließ die Sowjetunion dann auch die Berliner Alliierte Kommandantur.



Am 20. Juni 1948 wurde in den drei Westzonen eine Währungsreform durchgeführt, in welcher die alte, fast wertlose Reichsmark durch die Deutsche Mark ersetzt wurde. Jahrelange Verhandlungen der vier Siegermächte über eine gesamtdeutsche Währungsreform hatten zu keinem gemeinsamen Ergebnis geführt, die wirtschaftspolitischen Positionen der beiden ideologischen Blöcke lagen zu weit auseinander. Deshalb wurde die Reform von den Westalliierten nun ohne Abstimmung mit der Sowjetunion durchgeführt. Diese reagierte bereits am 23. Juni mit dem Befehl zu einer eigenen Währungsreform in ihrer Besatzungszone. Die Sowjetunion befürchtete eine Überschwemmung der Ostzone mit alten Beständen der Reichsmark, darüberhinaus wollte sie die Situation für eine Machtprobe nutzen: Die in der Sowjetischen Besatzungszone eingeführte DM-Ost sollte auch in Westberlin gelten. Aufgrund heftigen Widerstandes in der Westberliner Bevölkerung erklärten die Westmächte diese Anordnung für ungültig und kündeten an, dort ebenfalls die Deutsche Mark der Westzonen einzuführen. Daraufhin begann die Sowjetunion mit der Blockade der Zufahrtswege über Schiene und Straße nach West-Berlin. Offen blieben lediglich die Luftkorridore.

Beginn der Blockade

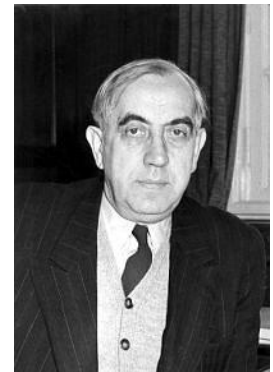
In der Nacht vom 23. Juni auf den 24. Juni 1948 gingen die Lichter in West-Berlin aus. Das Großkraftwerk Golpa-Zschornowitz, das West-Berlin seit Jahrzehnten mit Fernstrom versorgt hatte, wurde abgeschaltet. Die West-Berliner Kraftwerke konnten den fehlenden Strom nicht ersetzen. Am frühen Morgen des 24. Juni folgte, nachdem es schon vorher Behinderungen des Verkehrs gegeben hatte, die Unterbrechung des gesamten Versorgungsverkehrs auf Straße und Schiene sowie der Binnenschifffahrt zwischen Berlin und

den Westzonen, angeblich aufgrund von technischen Schwierigkeiten. Tatsächlich ging es der sowjetischen Besatzungsmacht jedoch darum, die Stadt von den Westzonen abzuschneiden und die westlichen Alliierten zum Rückzug aus Berlin zu zwingen. Da Berlin immer noch ein großes Trümmerfeld war und in West-Berlin etwa 2,2 Millionen Menschen lebten, darunter 8000 alliierte Soldaten mit ihren Angehörigen, war es vollständig von der Belieferung von außen abhängig.

Zwar hatten die Regierungen der Westmächte mit Reaktionen auf die Währungsreform gerechnet, die einen Machtanspruch über ganz Berlin untermauern sollten, die Berlin-Blockade traf sie aber weitgehend unvorbereitet. Zudem war das Verhältnis zwischen Washington, London und Paris gespannt, da man sich nicht auf ein gemeinsames Vorgehen in Berlin einigen konnte. Folglich gab es bis zur Blockade keine aufeinander abgestimmte Berlin-Politik der Westmächte.

Während der Blockade

Die Sowjetunion verstärkte während der Blockade ihre Bemühungen zur Teilung Berlins. Der Magistrat musste im Herbst 1948, weil er bei seiner Arbeit gestört wurde, seinen Sitz nach West-Berlin verlegen. Der Berliner Bürgermeister Ernst Reuter wurde zum Symbol für den Widerstandswillen der Berliner Bevölkerung. Am 20. November trat der neugewählte West-Magistrat im Rathaus Schöneberg zusammen. 1948 wurde Friedrich Ebert, der Sohn des früheren Reichspräsidenten, zum Oberbürgermeister in Ostberlin. Der so genannte Demokratische Magistrat hatte seinen Sitz im Roten Rathaus.



Bürgermeister
Ernst Reuter

Die Blockade verhinderte den Güterverkehr zwischen West-Berlin und den westlichen Besatzungszonen, nicht jedoch den Personenverkehr. Auch die Berliner S-Bahn verkehrte ohne Einschränkungen weiter. Während der Blockade konnte die West-Berliner Bevölkerung und Firmen weiterhin in Ost-Berlin und in der sowjetischen Besatzungszone einkaufen und sich dort mit Lebensmitteln, Heizmaterial und anderem versorgen. Die Sowjetunion versuchte, West-Berliner dazu zu bringen, sich im Osten registrieren zu lassen, um ihre Lebensmittelkarten dort einlösen zu können. Auf das Angebot gingen aber nur wenige ein.

Berliner Luftbrücke

Die Regierungen der Westmächte standen vor der Entscheidung, Berlin aufzugeben oder in der Stadt zu bleiben. Der Militärgouverneur der amerikanischen Zone, US-General Lucius D. Clay, war einer der entschiedensten Befürworter eines Verbleibs in Berlin. Er war der Meinung, dass ein Zurückweichen in Berlin zu einem weiteren Vordringen der Sowjetunion führen würde, und konnte sich auf die Truman-Doktrin berufen, die der Welt Hilfe im Kampf gegen den Kommunismus zusicherte. Er schlug vor, mit einem bewaffneten Konvoi die Blockade zu durchbrechen. US-Präsident Harry S. Truman lehnte dies aber aufgrund des Risikos einer Kriegsprovokation ab.

Der Britische Militärgouverneur Sir Brian Robertson kritisierte die Strategie Clays, er hielt die Beibehaltung der Position in Berlin langfristig für zu gefährlich, da die Sowjetunion eine Weststaatsgründung mit der Errichtung eines Staates im Osten mit einer Hauptstadt Berlin beantworten würden. Deshalb schlug er einen alternativen Plan vor, der auf der Analyse beruhte, dass sich die Sowjetunion mit der Blockade Berlins ideologisch diskreditiert hätte und die damit entstandene antikommunistische Stimmung in Deutschland für die Ziele der Westalliierten gewinnbringend genutzt werden könnten. Er sah die minimale Chance, jetzt freie Wahlen in ganz Deutschland abhalten zu können, aus denen die sozialistischen Kräfte als Verlierer hervorgehen müssten.



Luftbrückendenkmal in Berlin-Tempelhof



General Lucius-D-Clay

Der als Robertsonplan bekannte Vorschlag, den er am 20. Juli 1948 in einem geheimen Schreiben an Sir William Strang im Foreign Office formulierte, wurde nicht realisiert, er galt als zu riskant und undurchführbar. Seine Umsetzung hätte bedeutet, dass der Marshallplan in Deutschland nicht hätte akzeptiert werden können, denn die Sowjetunion hatte ihn bereits zuvor abgelehnt.

Am 25. Juni befahl General Clay die Errichtung einer Luftbrücke. Am 26. Juni flog die erste Maschine der US-amerikanischen Luftwaffe zum Flughafen Tempelhof in Berlin und startete damit die Operation Vittles. Die Operation Plain Fare der britischen Luftwaffe folgte zwei Tage später. Die Briten nutzten unter anderem den Flugplatz Gatow und mit Wasserflugzeugen die Havel als Landeplätze. Die Franzosen errichteten für die Luftbrücke den Flughafen Tegel. Durch die Luftbrücke kamen 78 Menschen, davon 8 Deutsche, durch Abstürze oder Unfälle ums Leben.

Ende und Folgen der Blockade

Da die Luftbrücke die Versorgung West-Berlins dauerhaft garantierte, hob die Sowjetunion die Blockade am 12. Mai 1949 um 0:01 Uhr auf. Grundlage war das Jessup-Malik-Abkommen.

In Folge der Blockade wurde in West-Berlin die Bevorratung von Nahrungsmitteln, Rohstoffen und anderen lebensnotwendigen Gütern für die Bevölkerung, später als Senatsreserve bezeichnet, angeordnet.

Die Blockade war ein erster Höhepunkt des Kalten Krieges. Das Verhalten der Sowjetunion verstärkte im Westen den Kampf gegen den Kommunismus. Die Unterstützung durch die Amerikaner führte zu Dankbarkeit gegenüber den Amerikanern, die von der Besatzungsmacht zur populären Schutzmacht geworden waren, und verbesserte die deutsch-amerikanischen Beziehungen enorm. Die Luftbrücke wurde so zum Wendepunkt der Beziehungen zwischen den besiegten Deutschen und den Westalliierten.

In Gedenken an die Luftbrücke und ihre Opfer wurde 1951 das Luftbrückendenkmal in Berlin errichtet.

Berlin war noch zweimal Schauplatz eines schweren Konfliktes. 1958 stellte Nikita Chruschtschow sein Berlin-Ultimatum, in dem er die Umwandlung der Stadt zu einer so genannten Freien Stadt forderte. 1961 schließlich wurde die Berliner Mauer gebaut.