

Zur Bekämpfung des staatsfeindlichen Menschenhandels und der Bandenkriminalität

Seit Ende der 50er Jahre verstärkten westliche Geheimdienste und Agentenorganisationen ihre Anstrengungen, sich umfassend und tiefgründig über Strukturen und Personal in bestimmten Bereichen der DDR zu informieren. Es gehörte zu erstrangigen Standardaufträgen der Organisatoren der Spionagetätigkeit, nach Fachkräften zu forschen, ihre Fähigkeiten, politische Haltung, Stärken und Schwächen, familiären Verhältnisse, ihren Lebensstandard, ihre Hobbys etc. zu erkunden. Das war sicher zunächst nachrichtendienstlichem Interesse geschuldet. Angesichts der Breite der Recherche und der Systematik ging es jedoch immer deutlicher erkennbar um Abwerbung von Spezialisten und Fachkräften. Das erfüllte den Tatbestand des staatsfeindlichen Menschenhandels nach dem StGB/DDR.

184

Unmittelbar nach den ersten Sicherungsmaßnahmen am 13. August 1961 nahm der Druck auf die Staatsgrenze der DDR sukzessive zu. In den ersten Wochen und Monaten schleusten Berliner Studenten und andere junge Menschen Bekannte und Freunde aus dem Ostteil der Stadt in den Westen oder boten Hilfe an, indem sie ihnen ihre Ausweise und Reisepapiere übergaben. Zweifellos waren sie Straftäter, aber sie besaßen keine kriminelle Energie, waren in der Regel nicht vordergründig kommerziell motiviert, sondern handelten mehrheitlich aus Idealismus mit einem antikommunistischen Hintergrund. Das änderte sich jedoch bald.

Es begann sich ein krimineller »Wirtschaftszweig« zu entwickeln, der daraus ein Geschäft machte. Dieser »kriminelle Menschenhandel« wußte die offizielle Politik und die Medien hinter sich, auch Geheimdienste hatten zunehmend ihre Finger im Spiel, schließlich war der Menschenhandel eine Waffe im Kalten Krieg.

Daß diese Gruppierungen durch das MfS mit dem aus der Kriminologie stammenden Begriff »Banden« bezeichnet wurden, war berechtigt. »Gewerbetreibende« in dieser Branche schlossen sich zum Zwecke der Begehung von Straftaten zusammen. Damit war ein wesentliches Kriterium für die Bezeichnung »Bande« gegeben. Ein Staatsanwalt sah sich 1977 in einer Westberliner Zeitung zu der Bemerkung veranlaßt: »Was heißt hier Fluchthelfer? Die wollen doch nicht helfen, sondern Kapital machen. Die DDR hat schon recht, wenn sie diese Herren Kriminelle nennt.« Dennoch erfreuten sich diese Kriminellen mindestens wohlwollenden Interesses, auf bestimmten Feldern gar der Unterstützung durch die Obrigkeit. Zumindest ist kein Fall bekanntgeworden, daß gegen solche »Banden« wegen ihrer Straftaten des Menschenhandels juristisch vorgegangen wurde, um damit ihren kriminellen Handlungen ein Ende zu setzen. Man sah es nicht als notwendig an, ihnen das Handwerk zu legen – per Gesetz oder per Repressivmaßnahmen. Die Mehrzahl ermittelter Banden war nach Erkenntnissen des MfS hinreichend verdächtig, den Charakter einer kriminellen Vereinigung gemäß § 129 StGB/BRD zu erfüllen. Der Hauptzweck war krimineller Gelderwerb mittels Menschenhandel.

Selbst die pseudomoralische Tarnung als »Fluchthilfe« hätte nach geltendem Recht nicht zwangsläufig zum Aussetzen der Strafverfolgung führen müssen. Im Kommentar zum StGB/BRD dazu heißt es eindeutig: »Auf den Endzweck, also »Gelderwerb« oder »Fluchthilfe« kommt es nicht an, ausreichend ist, wenn Straftaten als Mittel zu irgend einem Zweck begangen werden sollen.«

185

Rechtliche Schranken, die einer Verfolgung solcher krimineller Banden in der Bundesrepublik oder Westberlin im Wege gestanden hätten, gab es jedenfalls nicht. Dennoch blieben sie in aller Regel völlig unbehelligt.

Zu den Praktiken der Menschenhändler gehörten Urkundenfälschung, Betrug, Einbruch, Diebstahl, Raub, Verkehrsgefährdung, Körperverletzung, Rausch- und Suchtmittelbesitz- und -gebrauch.

Jede dieser Straftaten war auch nach dem Recht der BRD zu verfolgen.

Sieht man von vereinzelt Verfahren wegen einzelner Randalakte ab, die oftmals erst auf hartnäckiges Drängen der DDR-Behörden in Gang kamen, passierte nichts. Obwohl auch bilaterale Vereinbarungen, etwa das Transitabkommen, dazu hätten Veranlassung sein müssen.

Grundsätzlich zogen sich die zuständigen Institutionen der Bundesrepublik

trotz gegebener rechtlicher Möglichkeiten auf die Position zurück, die sie in Ziffer 2, Abs. 2 des § 129 StGB/BRD hineininterpretierten, nämlich, daß »die eigentlich zu verfolgenden Straftaten nur ein Zweck von untergeordneter Bedeutung« seien. Also wenn einer für Geld aus der DDR ausgeschleust wurde, war damit zwar das Gesetz gebrochen, aber die Gesetzesverletzung war »nur ein Zweck von untergeordneter Bedeutung«. Die quasi übergeordnete Bedeutung war »die Freiheit«, die ein DDR-Bürger dadurch vorgeblich erlangt hatte. Diese Position wurde unzweideutig nur aus politischen Gründen vertreten, obwohl man auch im Westen genau wußte, daß die Ausschleusung von Bürgern der DDR ohne kriminelle Handlungen nicht möglich war.

Hinzu kam, daß fast alle Täter dieser Szene über stattliche Strafregister verfügten und das weiter betrieben, was sie vordem schon betrieben hatten: ein gesetzwidriges Gewerbe. Allein der Umstand, daß sich ihre kriminelle Energie nunmehr gegen die DDR richtete, »adelte« sie. Im Kampf gegen den Sozialismus war man bei der Suche nach Bundesgenossen nicht wählerisch.

Jede kriminelle Menschenhändlerbande wurde von einem »Boss« geleitet, dem alle Bandenmitglieder aus unterschiedlichen Gründen hörig waren. Er hatte das »absolute Sagen« und bestimmte, wann und wie Aktionen durchzuführen waren. Um diesen »Boss« gruppierte sich in der Regel ein »harter Kern« enger Vertrauter, mit denen Absprachen erfolgten. Der »Boss« verteilte das Geld. Für Kfz.-Spezialisten, Paß- und Dokumentenfälscher, Gift und Rauschmittel-»Experten« und andere beteiligte Fachleute gab es Honorare. Diese Personen waren relativ »seßhaft«, das heißt sie vermieden es, das Territorium der DDR zu betreten und waren nur selten zu Reisen in andere sozialistische Staaten bereit.

186

Eine wesentliche Rolle bei der Organisierung krimineller Schleusungsaktionen spielten jene Personen, die bereit waren, sich in die DDR oder in andere sozialistische Staaten zu begeben, um als Kurier Nachrichten und Ausweispapiere zu übergeben. Sie arbeiteten als Schlepper und begleiteten die Auszuschleusenden, sie steuerten Schleusungsfahrzeuge, reisten als Sicherungsfahrer, als Zubringer zu den zur Schleusung benutzen Kfz oder nur zur Beobachtung von Schleusungsaktionen.

Diese Personen handelten aus unterschiedlichen Motiven, waren in der Regel Kriminelle, kamen oft aus der Drogenszene oder waren gestrandet und lebten am unteren Rand der kapitalistischen Gesellschaft. Sie nahmen nahezu jedes Risiko in Kauf. Zum Kreis dieser benutzten, mißbrauchten Personen gehörten auch Arbeitslose, Studenten sowie ausländische Staatsbürger, die – mit der konkreten Situation in der DDR nicht vertraut – bei der Übernahme solcher Aufträge häufig nicht um die damit verbundenen Gefahren wußten. Sie glaubten, sich damit ein Zubrot verdienen zu können, verdrängten die Gefahren der Entdeckung (und die daraus folgenden Konsequenzen).

Die Strafbarkeit ihres Handelns wollten sie sich nicht bewußt machen bzw. einige waren sich dessen auch kaum bewußt.

Die kriminelle Konkurrenz zwischen den und innerhalb der Banden bestimmte ebenso das Klima in diesen Personengruppen, wie es sie zusammenhielt. Nicht selten fanden im kriminellen Milieu harte, bewaffnete Auseinandersetzungen statt, wobei auch einige zu Tode kamen, so der bekannte Menschenhändler und Kriminelle Salzberg oder der langjährige Bandenboss Dawid. Der eine wurde von Komplizen totgetrampelt, der andere von seiner Frau mit einem Hammer erschlagen. Der als Hochstapler mehrfach vorbestrafte kriminelle Menschenhändler Lenzlinger aus der Schweiz wurde erschossen.

Westberlin war das Zentrum, dort gab es bis zu 15 kriminelle Menschenhändlerbanden. Einige hatten in Niedersachsen ihren Standort, eine

in Wien, eine andere operierte von Zürich aus. Unter diesen Banden bestanden, zumindest zeitweilig, aktionsbezogene Verbindungen. Es gab »Stützpunkte« in anderen Orten, die dort wegen der oft langen Schleusungswege über andere sozialistische Staaten eingerichtet worden waren. Das waren in der Regel Kontaktpersonen, deren Aufgabe darin bestand, die zur Schleusung vorgesehenen Personen für Stunden oder auch Tage zu beherbergen, ehe sie abgeholt wurden. Die Haltung der offiziellen Stellen im Westen zu diesen Aktivitäten wurde von der DDR immer wieder

angeprangert und als unvereinbar mit den zwischen beiden deutschen Staaten getroffenen Abmachungen bezeichnet. Die Kritik richtete sich auch

187

an die etablierten Parteien, die solche Banden politisch und materiell unterstützten.

Bezeichnenderweise wurden die seltenen und zaghaften Schritte zuständiger Sicherheits- und Justizbehörden zum Eindämmen der bandenmäßigen Kriminalität meistens durch politische Interventionen zum Erliegen gebracht.

Die Beweise, die das MfS über die von Geheimdiensten der BRD und der USA mit den Menschenhändlern geübte Komplizenschaft vorlegte, wurden fast immer bestritten und mit Protest zurückgewiesen.

Die wechselseitigen Beziehungen zwischen Geheimdiensten und Menschenhändlerbanden waren für die kriminelle Szene existenzsichernd. Derartige

Verbindungen, die teilweise den Charakter einer Kooperation annahmen, unterhielten der BND, das Bundesamt für Verfassungsschutz, die Landesämter für Verfassungsschutz, die CIA der USA vor allem in Westberlin.

Die Geheimdienste unterstützten die Banden und einzelne Mitglieder bei der Anwendung konspirativer Methoden, sicherten sie vor »Infiltration« durch das MfS, erteilten Schleusungsaufträge, beschafften Geld und technische Mittel, die für die illegale Grenzpassage vonnöten waren. Sie organisierten selber die Ausschleusung von Spionen und anderen sie interessierenden Personen aus der DDR und bedienten sich dabei der gleichen Methoden wie die Banden.

Allein das legte dem MfS die Schlußfolgerung nahe, daß hinter jeder Schleusung möglicherweise ein gegnerischer Geheimdienst stand.

Eine Reihe von Journalisten der Bundesrepublik setzte sich in den 70er Jahren kritisch mit der »Fluchthilfe« auseinander – der Begriff *Menschenhandel* wurde nicht verwandt. Beispielsweise hieß es im Hamburger

»Stern«: »Die professionellen Fluchthelfer bekamen Rückendeckung von westlichen Politikern und von westlichen Geheimdiensten, die sie mit Geld, falschen Papieren und natürlich auch mit Aufträgen für Schleusungen versorgten.

Der amerikanische Geheimdienst CIA, der Bundesnachrichtendienst in Pullach und das Bundesamt für Verfassungsschutz in Köln hatten ein Interesse daran, auch nach dem Mauerbau, die Flucht von hochqualifizierten DDR-Bürgern, Ärzten und Technikern zu fördern und so die DDR zu schwächen und zugleich wichtige Nachrichten zu gewinnen«.

Offensichtlich wurde der kriminelle Charakter auch angesichts der Summen (»Kopfgeld«), die für Schleusungen gezahlt werden mußten. Sie betrugen bis zu 40.000 DM und mußten von der zu schleusenden Person oder durch deren Verwandte, Bekannte oder andere Interessenten gezahlt werden. Darüber wurden Verträge geschlossen. Der Aufwand stand in aller Regel in keinem Verhältnis zu der geforderten Summe. Ein Schleusungsfahrer im

188

Transitverkehr erhielt dafür zwischen 100 bis 300 DM. Der »Rest« floß in die Taschen anderer.

Daß die von DDR-Seite erhobenen Vorwürfe der Duldung und Förderung der Banden durch offizielle Stellen der BRD und Westberlins begründet waren, bestätigte auch der »Stern«: »Was die Stasi diesbezüglich erzählt, darf man getrost glauben. Da brauchen die Herren vom Staatssicherheitsdienst ihre Phantasie nicht allzusehr strapazieren.«

Es passierte höchst selten, daß sich die Justiz solcher Fälle annahm, und wenn ja, konnten sich die Richter auf die Position des Bundesgerichtshofes (BGH) zurückziehen, nach dessen Auffassung (=Vorgabe) Fluchthelferverträge als rechtswirksam galten: »Ein Vertrag, durch den sich jemand

verpflichtet, den anderen Vertragsteil für die sogenannte Ausschleusung eines Einwohnern der Deutschen Demokratischen Republik ein Entgelt zu zahlen (Fluchthelfervertrag), verstößt weder gegen ein gesetzliches Verbot (§ 134 BGB) noch ohne weiteres gegen die guten Sitten. (§ 138 I BGB)«

Gemäß § 242 BGB (Pflicht zur angemessenen Stundung eines Anspruchs als Fluchthelfervertrag) legte der BGH rechtsverbindlich fest: »Wer einem anderen gegen Entgelt Hilfe beim Verlassen der Deutschen Demokratischen Republik (»Fluchthilfe«) leistet, hat nach Treu und Glauben bei der Geltendmachung seines Vergütungsanspruchs auf die besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse des anderen Rücksicht zu nehmen. Er kann daher zu einer angemessenen Stundung seines Anspruchs verpflichtet sein«. Und zur

»Risikominimierung« der Banden hieß es laut § 242 BGB (Keine Rückzahlung

des Vorschusses bei Mißerfolg der Fluchthilfe): »In einem Fluchthilfevertrag kann vereinbart werden, daß ein dem Fluchthelfer als Vorschuß gezahlter Teil seiner Vergütung, der zur Deckung von Unkosten bestimmt ist, auch bei einem Mißerfolg der Fluchthilfe nicht zurückgezahlt wird. Die Vereinbarung ist jedoch unwirksam, soweit sie die Rückzahlung auch für den Fall ausschließt, daß der Mißerfolg auf grober Fahrlässigkeit eines Erfüllungsgehilfen des Fluchthelfers beruht.«¹² Kriminelles Tun erhielt »rechtsstaatlichen« Rechtsschutz – oder wie ist das sonst zu werten?

Tunnel-Schleusungen waren gefährliche Provokationen

Mit der nach dem 13. August 1961 eintretenden Vervollkommen des Kontroll- und Abfertigungssystems an den Grenzübergangsstellen wurden die Möglichkeiten der Ausschleusung unter Verwendung ge- und verfälschter Reisepapiere immer mehr reduziert. So entwickelte sich eine neue Form: die Tunnel-Schleusungen. In Westberlin bildeten sich Gruppen, die von dort aus unterirdische Stollen unter die befestigte Staatsgrenze in den Ostteil der

189

Stadt trieben. Diese Tunnel mündeten meist in Kellern unbewohnter Häuser. Derartige Vortriebe wurden insofern erleichtert, als es bis 1963 im Ostteil Berlins noch kein militärisches Sperrgebiet vor den Grenzsicherungsanlagen gab. Das ermöglichte es jedem, unkontrolliert bis unmittelbar an die Sperranlagen zu gelangen und die Tunnel-Einstiege zu erreichen.

Der Vortrieb solcher Stollen in das Hoheitsgebiet der DDR stellte nicht nur eine schwerwiegende Grenzverletzung dar. Erfolgreiche Tunnelaktionen wurden medial ausgeschlachtet und vorsätzlich zur Diskriminierung der DDR eingesetzt. Das war Schützenhilfe für spannungsfeindliche Kräfte.

Der Vortrieb der Tunnel erfolgte überwiegend durch Personen ohne jegliche bergmännische Kenntnis und Erfahrung. Auch die gelegentliche Einbeziehung von einzelnen Bergbau-Studenten änderte nichts daran. Häufige Unfälle belegen das. Die Erdmassen wurden in das grenznahe Westberliner Hinterland transportiert, so daß nicht nur Anwohner, sondern auch die Polizeibehörden – soweit sie nicht schon vorher über diese Tunnelaktionen informiert waren – davon Kenntnis hatten. Doch auch die Selbstgefährdung der Bergbauisten veranlaßte die Westberliner Ordnungsbehörden keineswegs zum Einschreiten.

Symptomatisch für die Haltung des offiziellen Westberlins war der Tunnel vom Springer-Konzern nahe der Leipziger Straße. Von dort aus drang der bewaffnete Schleuser in die DDR ein und ermordete einen Angehörigen der Grenztruppen der DDR. Egon Bahr erklärte später freimütig, vom Projekt eines Tunnels in der Brunnen-Straße (Wedding) Kenntnis gehabt zu haben. Er hätte aber seine Unterstützung dafür wegen des Finanzierungsangebotes einer US-Fernsehgeseilschaft zurückgezogen. Er fürchtete, daß das Projekt dann nicht lange genug geheimgehalten werden konnte. Durch diesen Tunnel wurden im September 1962 etwa 30 Personen geschleust.

Ein anderes Tunnelunternehmen, das mit Kenntnis Westberliner Stellen unter die S-Bahn-Anlagen zwischen Wedding und Pankow, in der Nähe der Wollankstraße, vorgetrieben wurde, scheiterte durch Einsturz. Dabei wurde der S-Bahn-Verkehr erheblich gefährdet.

Derartige Aktionen erfolgten oft mit Kenntnis des Senats und seiner Dienststellen, von Geheimdiensten und der Polizei. Mitunter förderten diese die Anschläge auf die Staatsgrenze sogar. Es wurden zuweilen Dokumentationen von Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen zur Verfügung gestellt, über Vortriebsrichtungen und Schachtungstiefen informiert, um Havarien zu vermeiden. Es wurden Kuriere und Schlepper in die DDR-Hauptstadt geschickt, die die »Flüchtlinge« zum Tunneleinstieg führten.

190

Das MfS erhielt von einigen solcher Tunnelvorhaben sowohl durch IM als auch durch Anzeigen von Westberlinern Kenntnis. Es konnte in diesen Fällen die Schleusungen verhindern und die an ihnen Beteiligten, darunter auch Westberliner Organisatoren und »Tunnelbauer«, festnehmen.

Das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der DDR protestierte wegen dieser Aktivitäten krimineller Gruppen und Banden beim Westberliner Senat. Die sowjetischen Militärbehörden taten dies bei den westlichen Alliierten, die energisch aufgefordert wurden, dafür zu sorgen, daß solche Provokationen künftig unterbleiben. Die Proteste blieben jedoch ohne nennenswerte

Reaktionen.

In Zusammenarbeit mit den Grenztruppen der DDR unternahm das MfS Anstrengungen, um vorbeugend solche Tunnelprovokationen abwehren zu können. Die Grenztruppen der DDR entwickelten eine Sonde, die Grabungs- oder Transportgeräusche von Tunnelbauten orten konnte. Damit war es möglich, mehrere Aktionen festzustellen und zu unterbinden. Nach der Einrichtung des Grenzsperrgebietes 1963 hatten solche Provokationen keine Aussicht mehr auf Erfolg, sie wurden als Methode von der Gegenseite nicht mehr genutzt.

Solche Tunnelprovokationen, bei denen es zu gefährlichen Schußwechseln kam, enthielten ausreichend politischen Sprengstoff, der zu unkontrollierter Eskalation hätte führen können. Daß dies nicht eintrat, ist nicht zuletzt auf das besonnene Verhalten der Grenzsicherungskräfte und durch die auf Entspannung gerichtete Haltung der DDR-Verantwortlichen zurückzuführen. Die westlichen Akteure waren keine »Helden«, keine »Vorkämpfer für die Freiheit«. Es waren mehrheitlich kriminelle Geschäftemacher, die ihr Süppchen auf der Glut des Kalten Krieges kochten.

Zum Mißbrauch des Transitabkommens

Bereits vor dem Transitabkommen zwischen der DDR und der BRD 1971 hatten sich einige der vor allem in Westberlin etablierten kriminellen Banden auf die Ausschleusung mit Transportmitteln spezialisiert. Mit krimineller Energie und meist dilettantischem »Erfindergeist« wurden Kraftfahrzeuge präpariert. Wie übrigens auch heute im grenzüberschreitenden Verkehr noch praktiziert, um Zigaretten, Drogen, Alkohol oder Menschen zu schmuggeln, gab es Verstecke in Lastkraftwagen für ein bis zwei Personen in vergrößerten Tankbehältern, oberhalb von Radkästen, im Kardan-Tunnel, in Hohlräumen zwischen Rücksitzen und Kofferräumen, unterhalb der Armaturen Bretter im Motorraum, in doppelten Böden und Wänden, in Hohlräumen von Campingfahrzeugen, in Rad- und Werkzeugkisten.

191

Da diese Schleusungsart im Prinzip ohne Befreiung von Kfz.-Kontrollen an den GÜST der DDR praktiziert wurde, war die einkalkulierte »Verlustquote« relativ hoch. Im Gegensatz zum Transitverkehr wurden diese Fahrzeuge grundsätzlich einer Zollkontrolle unterzogen und die Personenverstecke in den meisten Fällen entdeckt. Gezielte Informationen aus der kriminellen Szene in Westberlin, Hinweise auf zu schleusende DDR-Bürger und die ständige Qualifizierung und Spezialisierung der Arbeit der Paßkontrolleure und der Angehörigen der Zollorgane verhinderten viele Aktionen. Die Beteiligten wurden festgenommen und verurteilt.

Die Situation änderte sich schlagartig mit dem Transitabkommen zwischen der DDR und der BRD vom 17. Dezember 1971.¹³

Das Transitabkommen wurde nach einem völkerrechtlich sehr komplizierten, ungewöhnlichen Ratifizierungsverfahren gültig. Es war gebunden an das »Vierseitige Abkommen« zwischen der UdSSR, Großbritannien, den USA und Frankreich vom 3. September 1971 über Berlin (im Westen Viermächteabkommen genannt).¹⁴

Es trat durch das Schlußprotokoll der vier vertragsschließenden Seiten mit Wirkung vom 3. Juni 1972 in Kraft. Im Schlußprotokoll hieß es, die vier Regierungen gehen davon aus, »daß die Vereinbarungen und Regelungen, die zwischen den zuständigen deutschen Behörden getroffen wurden ... gleichzeitig mit dem Vierseitigen Abkommen in Kraft treten«. Das betraf auch das Transitabkommen. Allein die Erinnerung an die Dauer der Verhandlungen, die unterschiedlichen Interpretationen früherer Rechtsakte, z. B. im Ergebnis des Potsdamer Abkommens der Antihitlerkoalition, die Anbindung an die Viermächte-Verantwortung über Berlin und der ungewöhnliche Weg der Ratifizierung der deutsch-deutschen Verträge durch die Großmächte, machen die Kompliziertheit und die politische Sensibilität auch des Transitabkommens deutlich. Es war für die westliche Seite ein großer Gewinn, und für die östliche Seite ein Stück Normalität im Verhältnis der zwei deutschen Staaten und der »selbstständigen politischen Einheit« Westberlin, die – laut »Vierseitigen Abkommen« – nicht von der BRD regiert werden durfte. Die mit dem »Vierseitigen Abkommen« erneut mit Bezug auf das Potsdamer Abkommen gesicherte Militärpräsenz der USA, Großbritanniens und Frankreich, auch die Überlassung eines Teils der Souveränität beider deutscher Staaten an die Militärbehörden der Antihitlerkoalition,

wie sie sich z. B. in der Existenz von alliierten Kontrollpunkten an der Staatsgrenze zur BRD und nach Westberlin zur Kontrolle des alliierten Militärverkehrs zeigte, sprachen dafür, wie eng damals die deutsch-deutschen vertraglichen Kompromisse mit den Interessen der Großmächte ver-

192

knüpft waren und wie nahe Normalität und Entspannung sowie Störung des Klimas, Spannung, Krisen und letztlich sogar Kriegsgefahr beieinanderlagen. Allein diese Tatsache zeigte die begrenzte Souveränität beider deutscher Staaten. (Daran zu erinnern ist angesichts der Strafprozesse im Kontext mit den sogenannten Mauertoten sowie der zeitgeistgemäßen »Bewältigung« und »Aufarbeitung« historischer Abläufe erforderlich, weil darin immer wieder Behauptungen aufgestellt werden, als hafte allein die DDR für das Grenzregime und alle Vorgänge an der Trennlinie von Warschauer Pakt und NATO in Deutschland.)

Das Transitabkommen regelte den *Transitverkehr* von zivilen Personen und Gütern auf Straßen, Schienen- und Wasserwegen zwischen der BRD und Westberlin durch das Hoheitsgebiet der DDR.

Dieser Verkehr vollzog sich auf den Autobahnen von Berlin nach Marienborn, nach Wartha und nach Hirschberg sowie auf der Fernverkehrsstraße F 5 nach Horst. Später wurde auch diese Strecke auf die neue Autobahn nach Hamburg (Grenzübergang Zarrentin) verlegt.

Art. 2 des Transitabkommens legte ausdrücklich fest:

»1. Der Transitverkehr wird erleichtert werden und ohne Behinderung sein. Er wird in der einfachsten, schnellsten und günstigsten Weise erfolgen, wie es in der internationalen Praxis vorzufinden ist.

2. Im Transitverkehr finden die allgemein üblichen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik bezüglich der öffentlichen Ordnung Anwendung, soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt.«

Das bedeutete – wie auch im Abkommen weiter geregelt – für die DDR und ihre Grenzkontrollorgane, d. h. die Paßkontrolleure der Hauptabteilung VI des MfS und die Mitarbeiter der Zollverwaltung der DDR, in der Praxis der Abfertigung:

- zügige Kontrolle der Personaldokumente der Transitreisenden, Erteilung und Ausgabe der Transitvisa an den Grenzübergangsstellen;
- keine Kontrollen der Kraftfahrzeuge, vor allem der Kofferräume von Pkw, durch die Angehörigen der Zollorgane an den Grenzübergangsstellen;
- Kontrollen der Transportbegleitdokumente und der in Westberlin, der BRD oder in anderen Ländern vorgenommenen Zollverplombungen an den Fahrzeugen (LKW) auf ihre Verschlusssicherheit. (Das erfolgte in den Territorien der Grenzübergangsstellen.)

Die faktische Einschränkung von Kontrollen fand die volle Aufmerksamkeit der kriminellen Szene, vor allem der Menschenhändlerbanden, obgleich das Abkommen eine »Mißbrauchsklausel« enthielt. In Art. 16 hieß es:

193

»1. Ein Mißbrauch im Sinne dieses Abkommens liegt vor, wenn ein Transitreisender nach Inkrafttreten dieses Abkommens während der jeweiligen Benutzung der Transitwege rechtswidrig und schuldhaft gegen die allgemein üblichen Vorschriften der Deutschen Demokratischen Republik bezüglich der öffentlichen Ordnung verstößt, indem er

- a) Material verbreitet oder aufnimmt;
- b) Personen aufnimmt;
- c) die vorgesehenen Transitwege verläßt, ohne durch besondere Umstände, wie Unfall oder Krankheit, oder durch Erlaubnis der zuständigen Organe der Deutschen Demokratischen Republik dazu veranlaßt zu sein;
- d) andere Straftaten begeht oder
- e) durch Verletzung von Straßenverkehrsvorschriften Ordnungswidrigkeiten begeht.

Ein Mißbrauch liegt auch dann vor, wenn eine Person an der Mißbrauchshandlung eines Transitreisenden ... als Mittäter, Anstifter oder Gehilfe teilnimmt

...« In den Ziffern 2 bis 6 des Art. 16 wurden darüber hinaus die Anforderungen an das Vorliegen hinreichender Verdachtsgründe für Mißbrauchshandlungen sowie mögliche Sanktionen und Reaktionen gegenüber den Transitreisenden durch die Organe der DDR bzw. Reaktionen gegenüber der BRD geregelt. Die Anwendung dieser Mißbrauchsklauseln war daran gebunden, daß der Tatverdacht eindeutig sein mußte.

Kontrollen mit negativen Ergebnissen hatten laut Abkommen zur Folge, daß die Organe der DDR eine Bestätigung über die Ergebnislosigkeit ihrer Maßnahme aushändigen mußten. Damit sollte ungerechtfertigten Kontrollen vorgebeugt werden; auf der anderen Seite konnten derartige Maßnahmen als »Schikane« und »Willkür« denunziert werden.

Nach den offiziellen Erklärungen sollte mit diesem Abkommen ein Beitrag zur Entspannung in Europa geleistet werden. Im Gegensatz zu diesem von beiden Vertragspartnern erklärten Anliegen hatten die Menschenhändlerbanden bereits während der komplizierten Regierungsverhandlungen über den Transitverkehr Pläne ausgearbeitet und mit deren Realisierung während des Probelaufs des Abkommens begonnen, um die in Aussicht genommenen Erleichterungen im Transitverkehr für ihre kriminellen Zwecke zu mißbrauchen.

Das MfS konnte zweifelsfrei belegen, daß die Banden und ihre Helfershelfer nicht nur mit großer krimineller Energie, sondern auch mit teilweise erheblichem materiellen Aufwand arbeiteten.

Entgegen den in Art. 3 des Transitabkommens enthaltenen Bestimmungen, wonach der Transitverkehr ausschließlich »über die vorgesehenen Grenz-

194

übergangstellen und Transitstrecken« zu erfolgen habe, gehörte es zur ständigen Praxis der Menschenhändlerbanden, von der vorgeschriebenen Transitstrecke abzuweichen. Das geschah auftragsgemäß, um Erkundungen durchzuführen, vereinbarte Treffs wahrzunehmen, zur Schleusung vorgesehene Personen an die Transitstrecke heranzuführen oder sie in das Schleusungsfahrzeug aufzunehmen.

Skrupellos mißbrauchten sie besonders jene Regelungen des Transitabkommens, die von der Mehrheit der Transitreisenden als vorteilhaft und als echte Erleichterung betrachtet wurden. Das waren insbesondere Regelungen gemäß Artikel 4, wonach die Visaerteilung für Transitreisende an den Grenzübergangsstellen der DDR im Interesse der schnellstmöglichen Durchführung des Transitverkehrs am Fahrzeug erfolgte; Artikel 5, Ziff. 2, wonach beim Transitverkehr von Gütern die Kontrollverfahren der zuständigen Organe der DDR für Gütertransportmittel sowie für Güter selbst am Transportmittel erfolgten; Artikel 7, Ziff. 1, wonach bei Transportmitteln, die nicht nach den speziellen Regelungen des Art. 6 unter Verschuß genommen werden konnten, wie z. B. offene Lastkraftwagen, die Kontrollverfahren auf die Prüfung der Begleitdokumente beschränkt wurden; Artikel 8, Ziff. 2, wonach die Zulassungen für Kraftfahrzeuge und Anhänger sowie Fahrerlaubnisse für Kraftfahrer gegenseitig anerkannt wurden; Artikel 9, Ziff. 3, wonach die Verfahren für Reisende in individuellen Transportmitteln keine Verzögerungen mit sich brachten und am Fahrzeug erfolgten.

Die entscheidende Voraussetzung für die nach Art. 6 des Transitabkommens einfachste und schnellste Abwicklung des Gütertransportverkehrs bestand darin, daß die Verschußsicherheit der betreffenden Transportmittel gewährleistet sein mußte. Dabei wurden nach Art. 6, Ziff. 4, Transportmittel als zollverschußsicher anerkannt, die entsprechend der allgemein üblichen internationalen Praxis zum Transport von Gütern unter Zollverschuß zugelassen waren.

Die in Art. 6 (»Beförderung von Gütern in Transportmitteln [Straßengüterfahrzeuge, Eisenbahngüterwagen, Binnenfrachtschiffe, Behälter], die vor der Abfahrt mit Zollverschlüssen, Bahn- oder Postblomben oder mit ... amtlichen Verschlüssen versehen worden sind«) fixierten Anforderungen und Kriterien der Verschußsicherheit wurden jedoch besonders häufig unterlaufen. Die Verschußsicherheit wurde in nicht wenigen Fällen nur vorgetäuscht.

Während der Transitzahrt konnte dann eine unbefugte und vertragswidrige Öffnung des angeblich unter Verschuß genommenen Raumes erfolgen. So gab es raffiniert getarnte Zustiegsluken im Boden der Ladeflächen von Lkw, die in Hohlräume zwischen das Transportgut führten. Oder: Mit speziellen Mechanismen versehene Halterungen an den Fahrzeugen für die zum

195

Zollverschuß notwendigen Schnüre konnten ohne Beschädigung der Zollplombe entfernt werden.

Auch Zollplomben selbst wurden so präpariert, daß es problemlos möglich war, die darin eigentlich fest zu verankernden Enden der Verschußleine zu trennen. Alle Aktivitäten, die die Menschenhändlerbanden unter Einsatz ihrer als Transitreisende getarnten Komplizen unternahmen,

waren Mißbrauchshandlungen im Sinne der Definition des Abkommens.

Auf den Transitstrecken galt das Recht der DDR. Das bedeutete auch, daß die in der Mißbrauchsklausel enthaltenen Voraussetzungen der »Rechtswidrigkeit und schuldhaften Handlung« eindeutig und mit allen Konsequenzen nach den Gesetzen der DDR zu definieren waren. Wurde eine Person zum Zwecke der Ausschleusung aufgenommen, war das eine »Mißbrauchshandlung«, wodurch gleichzeitig der dringende Verdacht einer Straftat des staatsfeindlichen Menschenhandels gemäß § 105 StGB/DDR oder des Menschenhandels nach §132 StGB/DDR gegeben war.

Die Mißbrauchsklausel erfaßte jedes strafrechtlich relevante Handeln eines Transitreisenden während der Benutzung der Transitwege, einschließlich strafrechtlich relevanter Teiloperationen und arbeitsteiliger Maßnahmen, z. B. Durchführung von Zubringerdiensten für Personenschleusungen. In Art. 16, Ziff 1, des Transitabkommens hieß es, wie bereits erwähnt, ausdrücklich: »Ein Mißbrauch liegt auch dann vor, wenn eine Person an der Mißbrauchshandlung eines Transitreisenden, die dieser nach Inkrafttreten dieses Abkommens während der jeweiligen Benutzung der Transitwege rechtswidrig und schuldhaft begeht oder begangen hat, als Mittäter, Anstifter oder Gehilfe teilnimmt.«

Am Transitmißbrauch beteiligt war demzufolge jeder, der sich von Menschenhändlerbanden anwerben ließ, für sie Aufträge realisierte, an der Beschaffung oder Herstellung von Hilfsmitteln mitwirkte, sich in den von ihnen betriebenen Spezialwerkstätten am Bau von Verstecken und Containern beteiligte, für sie Pässe und andere Dokumente fälschte usw. Kurz, die Regelung galt auch für solche Personen, die überhaupt nicht am Transitverkehr teilnahmen, aber durch ihre Aktivitäten die Mißbrauchshandlungen anstifteten oder unterstützten.

Transitmißbrauch nach Art. 16 lag gleichfalls vor, wenn Menschenhändlerbanden unterstützt wurden – indem Personen benannt oder vermittelt wurden, finanzielle Mittel übergeben, Leihwagen, Pässe und anderen Hilfsmittel bereitgestellt oder Annoncen zur Gewinnung von Kurieren und Schleuserfahrern geschaltet wurden.

196

Das MfS führte Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen durch, um das subversive und kriminelle Treiben derartiger »Transitreisender« wesentlich einzuschränken. Das führte dazu, daß eine große Anzahl Schleuser und Kuriere der Banden festgenommen und rechtskräftig verurteilt werden konnte.

Die DDR-Seite trug dabei auch Art. 17 des Transitabkommens Rechnung, in dem es hieß: »Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten die erforderlichen Vorkehrungen treffen, damit ein Mißbrauch der Transitwege im Sinne von Artikel 16 dieses Abkommens verhindert wird.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wird insbesondere Sorge dafür tragen, daß ...

a) ...,

b) die zuständigen Behörden der Bundesrepublik Deutschland, wenn sie von einem beabsichtigten Mißbrauch der Transitwege Kenntnis erhalten, im Rahmen der allgemein üblichen Vorschriften der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der öffentlichen Ordnung geeignete Maßnahmen zur Verhinderung des Mißbrauchs treffen werden;

c) der Grenzübergang von Transportmitteln dann nicht gestattet wird, wenn die Transportmittel offensichtlich nicht betriebs- oder verkehrssicher sind.«

Gemäß Art. 19 übergab die DDR-Seite der »Kommission zur Klärung von Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten bei der Anwendung oder Auslegung« Informationen und Dokumentationen über festgestellte Mißbrauchshandlungen. Immer wieder mußte die BRD-Seite aufgefordert werden,

für einen störungsfreien Transitverkehr zu sorgen und Maßnahmen zur rigorosen Unterbindung von Mißbrauchshandlungen durch die Behörden der BRD und Westberlins einzuleiten.

Die DDR-Seite informierte in rund 110 Sitzungen der Transitkommission über kriminelle Banden, die gewerbsmäßig gegen das Transitabkommen verstießen. Sie lieferte zweifelsfreie Beweise dafür, wie offizielle Behörden diese Tätigkeit duldeten oder gar unterstützten (was mit der Forderung auf Unterlassung verbunden war).

Die DDR-Seite informierte über Mittel und Methoden, insbesondere die technischen Veränderungen an Fahrzeugen, deren Halter und Verursacher, die Abweichungen von den Transitstrecken durch Kuriere, Zubringer und Schleuser. Sie informierte über Verletzungen der in der BRD und Westberlin geltenden Gesetze im Zusammenhang mit Kfz.-Zulassungen und Zollsicherheit, Urkundenfälschungen, Rauschgifthandel und -besitz, Körperverletzungen, über die Gefährdung des Transitverkehrs durch die Benutzung nicht zugelassener und nicht durch den TÜV geprüfter Kraft-

197

fahrzeuge, über Verkehrsraserei, Fahren unter Alkohol/Drogen und ohne Führerschein.

1977 hatte ein unter Drogen stehender, fahruntüchtiger Schleuser versucht, mit seinem schrottreifen Wagen ein Ehepaar mit Kind zu schmuggeln. Das Kind war mit Medikamenten »ruhiggestellt« worden. An der Grenzübergangsstelle Horst wurde die Schleusung entdeckt. Es kam jede Hilfe zu spät – das Baby war tot.

Auch wenn das ein besonders gravierender Fall war, auch in bezug auf andere Beispiele mit tragischen Folgen, gab es so gut wie keine Reaktionen der Bundesrepublik auf die mit Beweisen unterlegten Forderungen nach Einhaltung der Abkommensverpflichtungen. Immer wieder gab es nur Ausflüchte und Erklärungen dafür, warum die BRD angeblich nicht gegen den Transitmißbrauch vorgehen könne. Es wurde auch auf diesem Gebiet mehr als offenkundig, daß Bonn die Belastbarkeit des Transitabkommens ausreizen wollte.

Rigorese Veränderungen der Kontrollpraxis an den Grenzübergangsstellen durch die DDR hätten ganz gewiß zur Verschärfung der Lage geführt. Daran war die DDR nicht interessiert. Wie groß die Gefahr dafür war, verdeutlichte ein Zwischenfall an der GÜST Marienborn, als im April 1983 ein Transitreisender auf tragische Weise starb.

Von westlichen Medien wurde behauptet, der Verstorbene sei »bei der Grenzkontrolle geschlagen« worden und dabei verstorben. Diese Behauptung – und wie medizinische Gutachter bewiesen: diese Lüge – lieferte Anlaß für eine propagandistische Hetzkampagne.

Mit einer lückenlosen Dokumentation der Beweise zum tatsächlichen Ablauf, die der BRD-Seite in der Transitkommission, auf diplomatischen und anderen politischen Kanälen übermittelt wurde, konnte eine weitere Eskalation der Auseinandersetzung verhindert werden.

Leider trug auch die Informationspolitik in der DDR selbst zur Gerüchteküche bei. Erst nachdem die DDR vollends in die Defensive geraten war, wurden die genauen Umstände auch in den DDR-Medien publiziert.

Zum Mißbrauch des Reise- und Güterverkehrs in andere sozialistische Staaten

Eine wesentliche Seite gegnerischer Aktivitäten auf dem Gebiet des staatsfeindlichen Menschenhandels entwickelte sich unter Mißbrauch des internationalen Reise-, Touristen- und Güterverkehrs in und durch die anderen sozialistischen Staaten. Auf der Grundlage bilateraler Abkommen der DDR mit den anderen sozialistischen Staaten entwickelte sich neben dem Güter-

198

verkehr ein lebhafter Reise- und Touristenverkehr in diese Länder. Es gab einen paß- und visafreien Reiseverkehr mit der CSSR, über längere Zeit gleichfalls mit der VR Polen und der Ungarischen Volksrepublik. Einige Menschenhändlerbanden spezialisierten sich auf die Ausschleusung von Bürgern der DDR unter Mißbrauch des Reiseverkehrs in andere sozialistische Staaten. Man nutzte den Flugverkehr mit ge- bzw. verfälschten Reisepässen und anderen persönlichen Dokumenten sowie den internationalen Güterfernverkehr unter Anwendung von Großraumverstecken in Lastkraftwagen. Man praktizierte die »Opfermethode«: Personen gaben gegen Geld ihre Originalreisepapiere weiter.

Die Menschenhändlerbosse entsandten kontinuierlich Bandenmitglieder in verschiedene Länder, um möglichst detailliert die Praxis der jeweiligen staatlichen Organe bei der Genehmigung und Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs systematisch aufzuklären und Möglichkeiten für die Organisation von Schleusungsaktionen zu erkunden. Auf der Grundlage der so gewonnenen Ergebnisse wurden Kuriere der Menschenhändlerbanden mit dem Auftrag entsandt, dort Treffs durchzuführen, Hilfsmittel einzuschleusen

und Personen ein-, aus- und durchzuschleusen.

Eine wesentliche Rolle spielte dabei der Mißbrauch des internationalen Flugverkehrs, wobei zahlreiche europäische Luftlinien davon betroffen waren. Bürger der DDR flogen mit normalen Reisedokumenten nach Prag, Budapest oder Sofia. Während des Fluges oder nach der Ankunft erhielten sie gefälschte Reisepässe der BRD sowie Flugtickets in ein kapitalistisches Land. Zwecks Tarnung und Verschleierung ihrer tatsächlichen Identität erhielten sie auch sogenanntes Spielmaterial (Uhren, Schmuck, Kleidungsstücke und andere aus westlicher Produktion stammende Gegenstände des persönlichen Bedarfs). Manche solcher Aktionen gelangen.

Eine große Anzahl konnte jedoch aufgrund der guten Zusammenarbeit zwischen den Paßkontrollseinheiten der Flughäfen sozialistischer Staaten verhindert werden. Diese basierte auf einer multilateralen Vereinbarung der für die Paßkontrolle verantwortlichen Organe, in die das MfS eingebunden war. Sie enthielt Bestimmungen über die Bereiche des Zusammenwirkens zwischen den Paßkontrollseinheiten der internationalen Flughäfen, Regeln für eine gegenseitige aktuelle Information, den Austausch von Sicherheits-Code im Flugverkehr. Es bestanden gedeckte Kommunikationsmöglichkeiten.

In gerichtlichen Hauptverhandlungen in der DDR ist bewiesen worden, daß Menschenhändlerbanden ordnungsgemäß ausgestellte Pässe und andere Personaldokumente verschiedener Staaten durch Lichtbildauswechselung und andere Manipulationen verfälschten (vor allem Reisepässe der BRD). Ferner

199

benutzten sie Blankopässe aus Originaldruckauflagen, in denen amtliche Eintragungen unter Verwendung von Stempel- und Siegelnachahmungen staatlicher Organe erfolgten. Es gab Nachahmungen anderer staatlicher Dokumente der DDR, beispielsweise Führerscheine, Reiseanlagen für den visafreien Reiseverkehr, amtliche Gebührenmarken der DDR. Die Ermittlungsorgane stellten Nachahmungen der Stempel und Siegel staatlicher Organe verschiedener Staaten fest etc.

Ein gravierender Fall wurde 1976 in Prag entdeckt. Im Auftrag einer Bande hatte sich ein besonders dreister Menschenhändler im Toilettentrakt des Flughafens Ruzyně etabliert und »vergab« dort alle möglichen für die Ausreise ins kapitalistische Ausland notwendigen Stempel. Auf diese Weise gelang es einer Reihe von Bürgern der DDR, sich in den Westen abzusetzen. Oft wurden bereits vollständig mit falschen Stempeln versehene Reisepässe der BRD übergeben, die nach Ankunft in Prag zur sofortigen Weiterreise in ein kapitalistisches Land genutzt wurden.

Diese Pässe erhielten die DDR-Bürger persönlich von einem Kurier, der im relativ unkontrollierten kurzen Transit von Westberlin, GÜST Rudower Chaussee, zum Flughafen Schönefeld gereist war, um von dort mit einer Interflug-Maschine nach Prag zu reisen. Den in der gleichen Maschine reisenden DDR-Bürgern wurden die Pässe während des Fluges übergeben. Der Kurier versteckte die präparierten Pässe in die Taschen der Sitze, die sich vor den Plätzen der betreffenden DDR-Bürger befanden, worüber diese zuvor informiert worden waren. Das war möglich, weil Transitreisende als erste Passagiere die Maschine betraten. So wurde ausgeschlossen, daß der Kurier in Prag identifiziert werden konnte, da er in der Gruppe der Transitreisenden anonym blieb. In der Regel waren den Paßfälschungen auch Flugtickets kapitalistischer Flugunternehmen beigelegt, mit denen ein unmittelbarer Weiterflug von Prag aus – oft nach Wien – bereits gebucht war.

Die Methode war nur wirksam zu durchkreuzen, indem das multilaterale System der Paßkontrolle im Flugverkehr zwischen den sozialistischen Staaten entsprechend vervollkommen wurde. In dieses System einbezogen waren u. a. die Paßkontrollseinheiten auf den Flughäfen in Prag, Bratislava, Budapest, Warschau, Moskau, Sofia und Varna.

Der Mißbrauch des internationalen Gütertransitverkehrs gehörte ebenfalls zum Repertoire, wobei analoge Praktiken angewandt wurden wie im Transitverkehr durch die DDR. Damit verstießen die Menschenhändler auch massiv gegen jene internationalen Verträge, die im Interesse der friedlichen Zusammenarbeit zwischen den Staaten Erleichterungen bei der Zollabfertigung

200

vorsahen. Die Menschenhändlerbanden verletzten die Souveränität der transitgewährenden Staaten, da die Ausübung der Zollhoheit zu den souveränen Rechten jedes Staates gehört. Dazu zählten insbesondere das allgemein gültige

Abkommen von Barcelona über die Freiheit des Durchgangsverkehrs vom 20. April 1921¹⁵ sowie die TIR-Konvention vom 15. Januar 1959¹⁶. In besagter TIR-Konvention (*Transport International Routier*) heißt es: »Für den internationalen Warentransport in Straßenfahrzeugen unter Zollverschluß können nur Fahrzeuge zugelassen werden, die so gebaut und eingerichtet sind, daß

- dem zollamtlich verschlossenen Teil der Fahrzeuge keine Ware entnommen oder in ihn hineingebracht werden können, ohne sichtbare Spuren des Aufbrechens zu hinterlassen oder den Zollverschluß zu verletzen;
- sie keine Verstecke enthalten, in denen Waren verborgen werden können.

«

Kern dieser Bestimmungen war die absolute Zollverschlußsicherheit. Sie wurde gebrochen, wenn in die »zollverschlußsicheren« Laderäume Personen »hineingebracht« (bzw. zugestiegen) oder darin »verborgen« (untergebracht) waren.

Den Mißbrauch des Güterverkehrs über die sozialistischen Staaten organisierten meist kriminelle Menschenhändlerbanden aus Wien und Zürich.

Die Chefs einer kriminellen Bande in Wien betrieben ein gutgehendes internationales Fuhrunternehmen mit Großraumtransportern unterschiedlichen Typs, die für die Schleusungstätigkeit zielgerichtet eingesetzt wurden.

Die von Zürich aus operierende Bande stellte Beziehungen zu Fuhrunternehmen aus anderen Ländern her und warb Kraftfahrer dieser Speditionen als Schleuser an. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge waren ohne Ausnahme mit bereits beschriebenen Präparationen für illegale Einstiege und mit Veränderungen des Zollverschlußmechanismus ausgerüstet. Sie wurden gewerbsmäßig im grenzüberschreitenden Verkehr für Stückguttransporte eingesetzt. Die Großraumfahrzeuge, die mit normalen Ladungen ebenfalls unter Zollverschluß standen, kamen zwischen der CSSR und Österreich, der UVR und Österreich, Bulgarien und der Türkei oder Griechenland zum Einsatz. Sie waren speziell mit Verstecken für größere Menschengruppen hergerichtet.

Die zur Schleusung vorgesehenen Bürger der DDR wurden durch Kuriere an die Aufnahmestellen an oder in der Nähe der Fahrstrecken in den sozialistischen Staaten beordert oder von Schleppern geführt, in die Fahrzeuge aufgenommen und ausgeschleust.

201

Nach der Rechtsordnung der DDR und der anderer sozialistischer Staaten war es möglich, die auf diese Weise mißbrauchten Großraumtransporter – wenn sie bei Schleusungsaktionen entdeckt wurden – zu beschlagnahmen und sie durch Gerichtsentscheid einzuziehen, da sie Mittel zur Durchführung von Straftaten (in der juristischen Fachsprache »Tatmittel«) waren. Das wurde einige Male in der DDR, in der CSSR und in der Ungarischen Volksrepublik praktiziert.

Dieses konsequente rechtliche Vorgehen – in erster Linie auch zur Abschreckung gedacht – wurde von der Gegenseite genutzt, um in Medien und im Rahmen diplomatischer Aktivitäten propagandistische Angriffe zu inszenieren.

Oft hieß es, die Bürger der DDR seien unbemerkt und ohne Zutun der Fahrer in die Laderäume der Kraftfahrzeuge gelangt. Damit wurden auch die Forderungen nach Rückgabe der Lastkraftwagen begründet.

Zum Mißbrauch von Privilegien und Vorrechten durch

Diplomaten und US-Militärs im Menschenhandelsgeschäft

Besonders hinterhältig waren Schleusungen und Schleusungsversuche, die mit Diplomatenpässen oder persönlich durch Diplomaten oder Angehörige des diplomatischen Personals vorgenommen wurden. Hier rechneten die Banden und die von ihnen dafür gewonnenen Personen mit der Schutzfunktion der Wiener Diplomatenkonvention¹⁷, die Diplomaten kontrollfreie Grenzpassagen zusicherte. Sie bauten auf die Achtung der Immunitäten und der Privilegien bei der Grenzpassage durch die DDR-Kontrollkräfte. Zugleich rechneten sie mit deren Unerfahrenheit und dem »Respekt« gegenüber Diplomaten und Angehörigen des diplomatischen Personals.

Zwar waren bis zu Beginn der 70er Jahre eine ganze Reihe Vertretungen in der DDR akkreditiert, aber eine große Anzahl war in Westberlin angesiedelt. Deren Personal genoß gemäß der Wiener Diplomatenkonvention eine bevorrechtete, kontrollbefreite Grenzpassage an den DDR-Grenzübergangsstellen. Hinzu kam, daß viel Mühe aufgewendet werden mußte, die

Pässe der verschiedenen, in beiden Teilen Berlins wirkenden Diplomaten als echte nationale Diplomatenpässe zu identifizieren. Jedes Zögern der Paßkontrolleure bei der Identitätskontrolle durch Vorzeigen des Diplomatenpasses wurde als Unsicherheit gewertet. Das wurde oft schamlos ausgenutzt. In den ersten Monaten nach dem 13. August 1961 arbeiteten Menschenhändlerbanden oft mit gefälschte Diplomatenpässen oder mit »Dokumenten«, die wie Diplomatenpässe aussahen. Die Mehrzahl solcher Schleusungsversuche wurde verhindert und die beteiligten Akteure festgenommen.

202

In den folgenden Jahren wurden die Methoden des Einsatzes von Angehörigen des diplomatischen Personals verfeinert.

Von bestimmten Banden in Westberlin wurden neben in Westberlin tätigen Diplomaten auch Angehörige des diplomatischen Personals der in der DDR ansässigen Botschaften und Missionen geworben. Diese benutzten mit Diplomaten-Kennzeichen versehene und kontrollbefreite Kraftfahrzeuge, um DDR-Bürger im Kofferraum nach Westberlin zu bringen.

Das war mit den Aufgaben eines Diplomaten unvereinbar. Meist aber war der Drang zum Geld größer als der Skrupel. Namentlich Diplomaten aus ärmeren Ländern verdienten sich auf diese Weise ein privates Zubrot.

Etliche wurden aufgrund von Erkenntnissen des MfS zur »persona non grata« erklärt oder auf Verlangen des MfAA aus der DDR ausgewiesen.

Auch Angehörige der in Westberlin stationierten westlichen Besatzungstruppen, vor allem der US-Army, wurden akquiriert. Sie schmuggelten Uniformen oder Uniformteile in die DDR-Hauptstadt und integrierten die derart verkleideten DDR-Bürger in Gruppen amerikanischer Soldaten, die dann die Grenze überschritten.

Die meisten solcher Aktionen scheiterten aufgrund der Erfahrungen der Paßkontrolleure, obwohl sie keine Kontrolle der uniformierten Militärangehörigen vornehmen durften. Angehörige der US-Army waren instruiert, im

Falle eines Kontroll- oder Prüfungsversuches durch DDR- Paßkontrolleure zu erklären: »My uniform is my identity« (Meine Uniform ist meine Identität).

Obwohl dieser Satz auch den »ausreisenden« Personen vorgegeben wurde, war selten der Slang so überzeugend echt, daß man die Verkleidung nicht bemerkt hätte.

Schwieriger war die Enttarnung von Fahrzeugen mit Kennzeichen der USArmy.

Sie machten sich den Umstand zunutze, daß sie nicht kontrolliert werden durften. Das galt ebenfalls an den für Militärangehörige und Zivilbeschäftigte der Westmächte vorgesehenen Grenzübergangsstellen der DDR zur BRD, etwa an der GÜST Marienborn/Autobahn, die eine gesonderte Militärspur besaß.

Bei derartigen Schleusungsaktionen ließen die Banden und natürlich auch die Akteure selbst besondere Konspiration walten. Analog dem Verhalten von Angehörigen des diplomatischen Personals ließen sie ihre Fahrzeuge auf einem schwer einsehbaren Parkplatz stehen und öffneten das Kofferraumschloß. (In einzelnen Fällen hatten die zur Schleusung vorgesehenen Personen auch Nachschlüssel für das Kofferraumschloß erhalten.) Die zur Schleusung vorgesehenen DDR-Bürger bestiegen selbständig den Kofferraum, so daß es zu keinem unmittelbaren persönlichen Kontakt zwischen Schleuser und Geschleusten kam.

Im Falle des Entdeckens konnte keiner den anderen belasten.

203

Wurde ein solcher Zustieg beobachtet und das Fahrzeug verfolgt, konnte es an einer geeigneten Stelle, an oder vor der Grenzübergangsstelle, gestoppt werden. Die ertappten Amerikaner verweigerten jedes Gespräch mit den Offizieren des MfS. Sie reagierten nicht auf deren Aufforderung, auszusteigen und den Kofferraum des Fahrzeuges zu öffnen. Alles weitere vollzog sich nun unter der Schirmherrschaft oder, noch deutlicher gesagt, in souveräner Entscheidung der sowjetischen Streitkräfte.

Erst nach dem Eintreffen sowjetischer Militärangehöriger und deren Aufforderungen zum Öffnen des Kofferraumes war dann die Festnahme der zu schleusenden Person möglich. Der oder die amerikanischen Schleuser wurden von den sowjetischen Militärangehörigen in eines ihrer Militärobjekte gebracht und später an US-amerikanische Stellen in Westberlin übergeben. Das geschah innerhalb weniger Stunden, nur vereinzelt erst nach ein bis zwei Tagen.

Es wurden kaum Untersuchungen geführt, sondern es gab lediglich Gespräche mit der jeweils involvierten westlichen Besatzungsmacht. Über

deren Inhalt wurde das MfS entweder gar nicht oder nur spärlich informiert. In einem Falle gab es sogar eine Unmutsäußerung eines hohen sowjetischen Militärs, warum die DDR wegen »ein paar Leuten« eine solche Konfrontation zwischen den Großmächten riskiere.

Durch das MfS wurde 1985 im Rahmen einer Observation zweifelsfrei festgestellt und dokumentiert, daß ein Angehöriger der US-Army zwei Bürger der DDR im Kofferraum des von ihm geführten Fahrzeuges untergebracht hatte und damit über die Autobahn in Richtung Marienborn fuhr.

Auf Bitten des MfS (über die Vertretung des KfS in Berlin an das sowjetische militärische Oberkommando der GSSD in Wünsdorf übermittelt) wurde das Fahrzeug auf der Militärspur der GÜST Marienborn durch sowjetische Kontrollposten gestoppt.

Der Amerikaner weigerte sich, den Kofferraum zu öffnen. Die heftige Auseinandersetzung zwischen dem sowjetischen Kommandanten und dem Chef des amerikanischen »Checkpoint Alpha« führte dazu, daß der amerikanische Kommandant mit Billigung seiner vorgesetzten Dienststelle in Washington die unkontrollierte Weiterfahrt erzwingen wollte.

Von den sowjetischen Stellen wurden daraufhin auf dem Dienstweg das Verteidigungsministerium und das Außenministerium in Moskau informiert. Es vergingen 24 Stunden. Dann hatte man sich offensichtlich auf der Spitzenebene verständigt. Der Kofferraum wurde geöffnet, die Personen konnten aussteigen und wurden festgenommen.

204

Zu anderen Angriffen gegen die Staatsgrenze und die staatliche Ordnung der DDR

Es gab wiederholt auch Aktionen von Einzelpersonen und Gruppen, darunter Familien mit Kindern, das Grenzsicherungssystem gewaltsam zu durchbrechen oder zu überwinden. Mit gepanzerten Lastkraftwagen und Baufahrzeugen raste man auf die Grenzsicherungsanlagen zu. Meist scheiterten solche Unternehmungen.

Hin und wieder versuchte man es mit selbstgebauten Fluggeräten. Eine besonders spektakuläre Aktion dieser Art unternahm Ende der 70er Jahre eine Familie aus dem Bezirk Gera, die sich mit einem Heißluftballon in die BRD absetzte. In den folgenden Jahren fanden sich etliche Nachahmer. Die Ballons mit Brennern wurden heimlich in Scheunen oder großen Schuppen gebaut und in Grenznähe bzw. auch an anderen Orten getestet. Die Versuche wurden durch die Deutsche Volkspolizei oder das MfS rechtzeitig entdeckt und die »Ballonfahrt« vereitelt.

In einzelnen Fällen sollten selbstgebaute flugzeugähnliche Geräte die illegale Grenzpassage ermöglichen. Alle diese Versuche blieben ebenfalls erfolglos. Einige Flüchtlinge bauten Unterwasserfahrzeuge, um mit deren Hilfe die Elbe in Richtung Bundesrepublik zu durchfahren. Auch solche Versuche wurden rechtzeitig entdeckt und sämtlich verhindert.

Als besonders gefährlich erwies sich der illegale Einflug von Sport- oder Kleinflugzeugen. Sie landeten auf dem Territorium der DDR, nahmen Personen auf und flogen zurück.

Das wohl provokativste und zugleich riskanteste Unternehmen dieser Art ereignete sich 1988 in Berlin. Ein von Westberlin aus in den Luftraum der DDR eingedrungenes Kleinflugzeug landete auf einer Spielwiese im Treptower Park hinter dort aufgebauten Zirkus-Zelten und Wagenburgen, nahm eine Person auf und flog nach nur wenigen Minuten wieder nach Westberlin. Wegen der sehr geringen Flughöhe und der außerordentlich kurzen Zeit des Fluges waren weder die Luftraumüberwachung noch die Grenztruppen der DDR in der Lage, das zu verhindern.

Das MfS, das MdI, die Dienststellen der Deutschen Volkspolizei orientierten zur Verhinderung derartiger schwerer Vorkommnisse an der Staatsgrenze deshalb vor allem darauf, solche Absichten und Pläne rechtzeitig zu erkennen und aufzudecken und ihre Vorbereitung und Durchführung durch gezielte vorbeugende Maßnahmen zu verhindern, bevor es zu Handlungen im Grenzgebiet bzw. im unmittelbaren Grenzvorfeld kam.

Die wegen solcher Aktionen durchgeführten umfangreichen strafprozessualen Untersuchungen und operativen Recherchen erbrachten in allen

205

diesen Fällen, daß es für niemanden zwingende Gründe gab, auf diese Weise Gesundheit und Leben aufs Spiel zu setzen. Als bestimmende Motive

für solche Handlungen erwiesen sich durchweg private Probleme oder berufliche Komplikationen, manchmal auch nur purer Geltungsdrang. Abenteuerlust und Illusionen über »das große Geld«, das man bei der Vermarktung der Fluchtstory zu verdienen hoffte, gehörten auch dazu. Und in einzelnen Fällen hat es ja auch geklappt.

Solche spektakulären Fälle erwiesen sich als geeignet, daraus auch politisches Kapital zu schlagen. Man konnte damit angeblich beweisen, wie schrecklich das DDR-Regime war. Es bediente die stereotypen Feindbilder des Kalten Krieges. Und außerdem sollten durch detaillierte Schilderungen von Handlungsabläufen weitere Personen animiert werden, es den Geflüchteten gleichzutun.