

„Altes Schwein, wir knallen dich ab“

Wie eine Handvoll kommerzieller Fluchthelfer den Berlin-Verkehr gefährdet

Versteckt in Kofferräumen, unter Sitzbänken oder in verplombten Lkws, werden jährlich Hunderte von DDR-Bürgern über die Transit-Wege in den Westen geschleust —

zu hohen Preisen und unter riskanten Bedingungen. Die Drahtzieher des Geschäfts mit der Grenze bleiben im Hintergrund. Bonn will ihnen jetzt das Handwerk legen.

Als dem Fluchthelfer Klaus-Dieter Precht, 32, dämmerte, worauf er sich eingelassen hatte, war es zu spät.

Bei Kilometerstein 144,2 auf der Transitsirecke Laucburg—Berlin sollte Precht am Abend des 16. Juli 1976 in seinen plombierten Kleintransporter Hanomag-Henschel mit dem amtlichen Kennzeichen HH—CX 519 drei DDR-Bürger aufnehmen und sie über die Grenzstelle Staaken nach West-Berlin schleusen.

Versprochenes Honorar für den in Geldnöten steckenden Großhandelskaufmann aus Wedel bei Hamburg: 6000 Mark.

Um 21.30 Uhr lenkte Precht an der vereinbarten Stelle den Hanomag von der Straße auf den Sandstreifen an der Böschung. Zuvor hatte er sich vergewissert, daß sich kein Fahrzeug in der Nähe befand.

Als Precht ausstieg, kam ein Mann zögernd aus dem Gebüsch heraus auf ihn zu. Precht beruhigte ihn: „Alles in Ordnung.“ Dann machte er sich daran, die Seitentür zum Laderaum des Transporters zu öffnen, ohne die Zollplombe zu beschädigen.

Der Verschuß war präpariert. Die Zolldienststelle Pinneberg hatte die Plombe arglos um zwei dafür vorgesehene Metallstücke geschlungen, von denen eines an der Wagen-Karosserie, das andere an der Tür zum Laderaum angeschweißt war.

Von der geöffneten Beifahrertür aus löste Precht mit einem Sechskant-Schlüssel ein Gewinde in der Tür zum Frachtraum. Sobald er die Schraube gelockert hatte, konnte er den Metallwinkel mitsamt Plombe aus der Tür herausziehen (siehe Graphik). Der Wagen war geöffnet, das Siegel blieb unverehrt.

Währenddessen hatte der Mann seine Frau und ein mit Schlafmitteln betäubtes Kind aus dem Versteck geholt. Schweigend stiegen sie in den zur Tarnung mit Trödel-Kram vollgestellten Laderaum. Die Aktion hatte nicht einmal fünf Minuten gedauert.

Erleichtert setzte sich der Fluchthelfer ans Steuer des wieder ordnungsgemäß verschlossenen Klein-Lkw und rollte in Richtung Berlin.

Nach wenigen Kilometern beobachtete er im Rückspiegel, daß zwei ost-deutsche Pkw vom Typ Wartburg ihn

verfolgten. Nervös geworden, geriet Precht an der nächsten Abzweigung versehentlich auf die falsche Spur: Er wollte zu der für den Transit gesperrten DDR-Autobahn nach Ost-Berlin abbiegen.

Doch der eine der beiden Verfolger bremste scharf, geriet ins Schleudern und stellte sich quer. Durch das ungewöhnliche Manöver auf seinen Irrtum aufmerksam gemacht, setzte Precht auf die richtige Route zurück. Die Wartburgs formierten sich zum Geflechtschutz: einer setzte sich vor, der andere hinter den Hanomag.

Precht begann zu ahnen, daß die Schleusung kein gutes Ende nehmen würde. Verzweifelt suchte er nach einer Möglichkeit, seine Passagiere wieder abzusetzen. Doch die Aufpasser hingen wie Kletten an dem West-Laster.

Kaum hatte Precht den Kontrollpunkt Staaken erreicht, ließen ihn die DDR-Grenzer ausscheren und wiesen den Hanomag auf eine Sonderspur ein, die hinter dem Fluchtwagen sofort abgesperrt wurde. Ein Oberleutnant forderte den Fahrer auf, den Wagen zu verlassen, und fragte, ob er unterwegs irgend jemanden aufgenommen habe.



DDR-Autobahnreststätte Michendorf: Vom Stasi rund um die Uhr überwacht

Wortreich versuchte der Fluchthelfer, den Verdacht von sich zu weisen — vergeblich. Ein DDR-Zöllner unbeeinträchtigt: „Wir sind befugt, Ihre Ladung zu kontrollieren, öffnen Sie bitte die Tür.“

Precht riß die Plombe ab. Im Nu war der Wagen von Grenzsoldaten umringt, die ihre Kalaschnikow im Anschlag hielten. Das Unternehmen war gescheitert.

Am 13. September 1976 verurteilte das Bezirksgericht Potsdam den Fluchthelfer wegen „staatsfeindlichen Menschenhandels“ zu dreieinhalb Jahren Haft. Achtzehn Monate saß Precht im Ost-Berliner Gefängnis Rummelsburg ab.

Am 20. Januar dieses Jahres wurde er zusammen mit rund 50 weiteren Häftlingen vom Staatssicherheitsdienst in einen West-Bus mit Ost-Kennzeichen gesteckt. An der Grenze stiegen die Stasi-Bewacher aus, tauschten die DDR-Nummernschilder gegen bundesdeutsche und entließen den Bus ins Notaufnahmelaager Gießen. Kosten der Freikauf-Aktion: rund anderthalb Millionen Mark aus dem Etat des Bonner Ministeriums für innerdeutsche Beziehungen.

Den Fang von Staaken benutzte DDR-Delegationsleiter Gerhard Friedrich kurze Zeit nach Prechts Verhaftung in der deutsch-deutschen Transitskommission als weiteren Beleg für den Mißbrauch, der mit der vertraglich geregelten Freizügigkeit von und nach West-Berlin getrieben wird.

Denn die so abrupt gestoppte Fahrt in den Westen ist nur ein kleiner Posten in einem großen Geschäft: Zwischen 1972 und 1976 nahmen die DDR-Behörden nach bundesdeutscher Rechnung 423 Personen fest, die sie der aktiven Beteiligung an Fluchthilfe-Unternehmen jeder Art bezichtigten.

In Kofferräumen und unter Sitzbänken, zwischen Umzugsgut und im Werkzeugkasten, im verplombten Leihtransporter und im versiegelten Lebensmittel-Lkw — Hunderte von DDR-Bürgern pro Jahr kehren so ihrem Staat den Rücken. Sie wurden ausgeschleust von Verwandten, Freunden und Bekannten, in der Regel jedoch von kommerziellen Fluchthilfe-Unternehmen, die sich ihr Wissen um die wenigen Schwachstellen der Transitkontrollen mit 10 000 bis 45 000 Mark je Person bezahlen lassen.

Die Rechnung für den „kriminellen Menschenhandel“ (SED-Jargon) hat die DDR Anfang des Jahres präsentiert. Massiv wie nie und ultimativ forderte sie von Bonn wirksame Maßnahmen gegen die kommerzielle Fluchthilfe. Und diesmal bekam der Osten unerwartete Schützenhilfe.

Erstmals verlangen auch die drei West-Alliierten, deren Berlin-Abkommen mit den Sowjets im Dezember 1971 die Transit-Regelung erst möglich

machte, von Bonn Taten gegen den Mißbrauch der Zufahrten nach West-Berlin. „Im Stile von Besatzungsmächten“, so ein Kanzler-Vertrauter, drängten sie bei der Bundesregierung auf Beendigung der Dauerquerelen.

Unverzüglich berief der innerdeutsche Bundesminister Egon Franke eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz seines Ministerialdirektors Jürgen Weichert ein. Sie soll nach Wegen suchen, wie dem knappen Dutzend geschäftstüchtiger Fluchthilfe-Bosse, die den riskanten Handel aus dem Hintergrund steuern, das Handwerk gelegt werden kann.

wer also nach Ost-Berliner Erkenntnis am ehesten Fluchthelfer sein konnte, der mußte sich immer häufiger stundenlange Durchsuchungen gefallen lassen.

Erst der Kanzler-Emissär Hans-Jürgen Wischniewski erreichte Ende Januar mit seiner Stippvisite bei der SED-Führung befristeten Aufschub. Auf die Ankündigung hin, Bonn werde die Geschäftemacher auf den Transitwegen nicht länger ungeschoren lassen, kehrte Ost-Berlin vorerst wieder zur alten Prüf-Praxis zurück.

Das Zugeständnis Wischniewskis bringt Bonn freilich in Verlegenheit. Denn wie man den allseitigen Erwartungen gerecht werden soll, weiß im Kabinett des Kanzlers Helmut Schmidt noch niemand. Unter Druck gesetzt von einer Opposition, die kommerzielle Fluchthilfe pauschal als „Beitrag zur Realisierung eines Menschenrechts“ (CDU-MdB Manfred Abelein) wertet, und gebunden durch eindeutige Rechtsprechung, sind die Möglichkeiten, gegen die Drahtzieher im Halbdunkel einzuschreiten, auf ein Minimum geschrumpft.



Wie hart die DDR entschlossen ist, das Transit-Fluchtloch endgültig zu stopfen, demonstrierte sie in den vergangenen Monaten: Mit immer schärferen und immer häufigeren Kontrollen an den Übergängen schikanierten die ostdeutschen Grenzwächter harmlose Reisende und verzögerten zudem den bis dahin weitgehend unkontrolliert rollenden Güterverkehr nach West-Berlin.

Galt bis dahin nur der begründete Mißbrauchsverdacht im Einzelfall als Überprüfungsgrund, nahm die DDR seit September letzten Jahres plötzlich Zuflucht zum statistischen Mittelwert. Wer im Leihwagen oder bei Dunkelheit fuhr, wer unterwegs angehalten hatte und zwischen 20 und 30 Jahre alt war,

Denn Fluchthilfe oder die Anstiftung dazu ist kein Straftatbestand. Zu packen sind die Schleuser allenfalls über Randdelikte wie Betrug oder Urkundenfälschung, die sie sich bei ihrer Aktion zuschulden kommen lassen.

Der Karlsruher Bundesgerichtshof bestätigte im September letzten Jahres nicht nur ausdrücklich die Gültigkeit von Honorar-Verträgen mit Fluchthilfe-Unternehmen, er gab den Großverdienern am deutsch-deutschen Elend nachgerade freie Hand: Das Transitabkommen vom 17. Dezember 1971, in dem sich der Westen ausdrücklich verpflichtet hat, jeden Mißbrauch der Zugangswege nach Berlin zu verhindern, binde zwar die Bundesregierung,

nicht jedoch den einzelnen Bundesbürger.

Was die Kosten anbelangt, sind die Finanzbehörden gerichtlich zur Großzügigkeit gezwungen. Auslagen für die Bezahlung der Fluchthelfer sind ebenso wie die Kosten der Fluchthilfe-Unternehmen, etwa für das Präparieren eines Fahrzeugs, als außergewöhnliche Belastung von der Steuer absetzbar — und das selbst dann, wie das Finanzamt Düsseldorf entschied, wenn der Steuerpflichtige den Empfänger des Geldes nicht benennt.

Westdeutsche Ermittlungsbehörden tun sich mit Verfahren gegen Fluchthelfer äußerst schwer. Vernachlässigung von Protokollen entlassener Fluchthelfer, beim Notaufnahmeverfahren in Gießen vom Verfassungsschutz routinemäßig erstellt, werden kaum jemals an die zuständigen Polizeibehörden weitergeleitet; mögliche kriminelle Begleitenden des Fluchtunternehmens bleiben so im dunkeln.

Noch immer profitieren die kommerziellen Fluchthelfer von jener öffentlichen Stimmungslage, die nach dem Mauerbau im August 1961 jeden Tunnelbauer und Ausweiskämpfer zum Kämpfer für Freiheit und Recht stilisierte. Seit damals auch weigert sich der Verfassungsschutz, Fluchthelfer zu observieren.

Vor West-Berliner Richtern versuchten in letzter Zeit sogar gewöhnliche Autodiebe, sich mildere Strafen mit dem Hinweis einzuhandeln, den Wagen hätten sie doch nur für ein Fluchthilfe-Unternehmen gestohlen.

Doch kommerzielle Fluchthilfe heute ist in der Regel mit dem idealistischen Einsatz zur Zeit des Kalten Krieges nicht zu vergleichen. Ohne persönliches Risiko, mit kriminellen Methoden und — schlimmster Verdacht — möglicherweise gar in geheimer Absprache mit der DDR, setzen zwei Handvoll Dunkelkammerleute den Berlin-Verkehr aufs Spiel.

Daß sich Bonn bislang um konkrete Maßnahmen gegen Fluchthelfer herumdrücken, daß westdeutsche Gerichte keine Urteile fällen konnten, lag indes nicht selten auch daran, daß außer den obligaten DDR-Beschuldigungen kein Beweismaterial zur Verfügung stand.

Seit der Schleuser von Staaken, Klaus-Dieter Precht, aus DDR-Haft zurück ist, haben die westdeutschen Justiz-Behörden jedoch Hoffnung, zumindest einem der Fluchthelfer das Handwerk legen zu können.

Precht, selbst nur Randfigur, mehr Werkzeug als Initiator, ein Geprellter ohne Gage, bringt mit seinen Aussagen möglicherweise einen Mann zu Fall, der als der heimliche König des kommerziellen Fluchthilfegeschäfts gilt: den ehemaligen West-Berliner Autohändler Kay-Uwe Mierendorff, jetzt wohnhaft in Kellinghusen bei Hamburg, Quarnstedter Straße 8, der Precht

seinerzeit zur Fahrt mit dem plombierten Transporter in die DDR überredet hatte.

Als 26jähriger stieg Mierendorff nach dem Abschluß des Transitabkommens von Berlin aus in großem Stil in das Geschäft mit der Grenze ein. Dreist versuchte er, sich ins Berliner Handelsregister als „gewerblicher Fluchthelfer“ eintragen zu lassen.

In kürzester Zeit verzeichnete der Jungunternehmer spektakuläre Erfolge. Mit neidvoller Bewunderung erinnern sich West-Berliner Konkurrenten noch heute an den Mierendorff-Gehilfen Michael Gregorovitz, der, meist in verplombten Lastwagen, an die hundert DDR-Bürger in den Westen brach-



Fluchthelfer Precht
Geprellter ohne Gage

te — bis er geschnappt und zu 15 Jahren Rummelsburg verurteilt wurde.

Schon bald aber ging Mierendorff, der am Elvirasteig im exklusiven Berliner Viertel Schlachtensee residierte, zu ebenso riskanten wie zweifelhaften Methoden über.

Bei der Berliner Staatsanwaltschaft häuften sich die Ermittlungsverfahren wegen Verdachts auf unbefugten Waffenbesitz, Urkundenfälschung, Betrug und Siegelbruch. Doch Mierendorff verstand es, sich über Mittelsmänner geschickt abzusichern; Zeugen, die ihn hätten belasten können, saßen zumeist in DDR-Gefängnissen. Und wenn sie zurückkamen, schwiegen sie lieber.

Die westlichen Alliierten allerdings handelten auch ohne Gerichtsurteil. Als Mierendorff versuchte, sich alliierte Pässe zu beschaffen und unter US-Soldaten Komplizen anzuwerben, verleideten ihm die West-Kommandanten den weiteren Aufenthalt in Berlin. Um

den mißliebigen Geschäftsmann ab-schieben zu können, gruben sie das längst vergessene Gesetz Nr. 8 der Alliierten Kommandantur aus dem Jahre 1950 wieder aus, das den Schutzmächten das Recht gibt, Deutsche aus der Stadt zu weisen.

Der Verbannte zog mit Frau Antje und seinen beiden Söhnen nach Kellinghusen in Schleswig-Holstein. Sein Geld investierte er in ein Einfamilienhaus, mehrere Eigentumswohnungen, ein Versicherungsgeschäft und ein Restaurant auf dem Sport-Flugplatz Hartenholm.

Die Versuche, bürgerliche Firmen aufzuziehen, erwiesen sich jedoch als „Schuß in den Ofen“ (ein Mierendorff-Vertrauter). Mercedes-Fahrer und Sportflieger Mierendorff blieb seinem alten Metier treu.

Doch mit der Erfolgssträhne schien es vorbei. Die Tricks, die Mierendorff benutzte, waren der DDR bekannt, immer unerfahrenere waren die Schleuser, die für ihn führten.

Obwohl Mierendorff gelegentlich verkündete, er wolle aufhören, machte er unentwegt weiter — ohne Rücksicht auf das Risiko. Über Mittelsmänner wie die in der Unterwelt bestens bekannten Zwillingbrüder Peter und Dieter Nickels lockte er vor allem im Hamburger Raum junge Leute wie den Kaufmann Precht mit schnellem Geld.

So ließen die beiden Nickels den Speditionskaufmann Alex Brandt*, 23, mit einem West-Berliner Leihwagen auf der vom Stasi rund um die Uhr überwachten Raststätte Michendorf im Juli 1974 den Greifswalder Chemiestudenten Georg Speck aufnehmen. Kurz vor dem Kontrollpunkt Marienborn schlüpfte Speck in den Kofferraum.

Merkwürdig genug: Wie später der Hanomag des Fluchthelfers Precht wurde der Transport an der Grenze bereits erwartet. Zwei Offiziere sagten Brandt auf den Kopf zu: „Sie haben jemanden im Kofferraum.“ Die Weigerung des Fluchthelfers, den Wagen zu öffnen, beantwortete ein Grenzer mit Ohrfeigen.

Ein Leipziger Gericht verurteilte Brandt drei Monate später zu neun Jahren, von denen er über drei im Zuchthaus Brandenburg absitzen mußte.

Findige Fluchthelfer wissen längst, daß die Ausschleusung im Kofferraum „sträflicher Leichtsinns“ ist. An allen Grenzstellen verfügt die DDR über Infrarotkameras und abgerichtete Hunde, die Versteckte leicht orten können.

Auch Mierendorff muß das gewußt haben.

Technisch raffiniertere Methoden wie den Plombenrick wandte er zudem so häufig an, daß sie am Ende nicht mehr verdingen. Wenige Wochen vor Prechts Tour etwa war der Mierendorff-Helfer Rolf Mönning mit dem gleichen Türsystem erwischt wor-

* Name von der Redaktion geändert.



Grenzkontrollpunkt Marienborn, DDR-Wachturm: „Sträflicher Leichtsin“

den. Precht gegenüber aber rühmte der Boß den Verschluß als „einmalig“.

Über Mittelsmänner im nord- und süddeutschen Raum, so beschwerte sich die DDR in der Transitkommission, habe Mierendorff Lkw-Fahrer großer Firmen überredet, sich „auf die schnelle ein paar Tausender“ zu verdienen. Ging das Unternehmen schief, beschlagnahmte die DDR nicht nur den Laster, sondern auch die Ladung — selbst dann, wenn sie nicht als Versteck für die Fluchtwilligen benutzt worden war. Auf westdeutsche Proteste in der Transitkommission erwiderte DDR-Delegationsleiter Friedrich lakonisch, „die Geschädigten mögen sich an Herrn Mierendorff wenden“.

Die Münchner Firma Alpen-Express, der auf diese Weise Fracht im Wert von 180 000 Mark verlorengegangen war, folgte dem Rat. Ohne Ergebnis: Das Landgericht Berlin wies die Klage im April 1977 ab.

Von ihm selbst bezahlte Fluchtautos ließ Mierendorff, stets peinlich darauf bedacht, sich keine Blöße zu geben, laut Precht auf der Namen Dritter registrieren, die er über den wahren Verwendungszweck im unklaren ließ. Folge: Wenn der ahnungslose Halter eines von der DDR kassierten Flucht-Autos Ost-Boden betritt, droht ihm automatisch die Verhaftung als „Agent der Mierendorff-Bande“.

Ohne von den Fluchtwilligen Vorschuß erhalten zu haben — in der Regel über 10 000 Mark — macht Mierendorff „keinen Finger krumm“ (Precht).

„Eine runde Million Umsatz“, so brüstete sich Mierendorff gegenüber seinem Anwerber Dieter Nickels, habe er in den letzten anderthalb Jahren gemacht — und dies, obwohl nach Prechts und Brandts Schätzungen etwa hundert seiner Fahrer hinter DDR-Gittern sitzen. Dem SPIEGEL gegenüber lehnte es Mierendorff ab, sich zu den Vorwürfen seiner ehemaligen Mitarbeiter zu äußern.

Allein im Januar dieses Jahres verurteilten DDR-Gerichte die „Mierendorff-Agenten“ („Neues Deutschland“) Uwe Funke, Karl-Heinz Neitzel, Ulrich Pinsch und Gerd Mewes zu Haftstrafen zwischen fünf und über sieben Jahren. Kommentar des West-Berliner Fluchthelfers Dietrich Köster: „Mierendorff ist nicht mehr kreativ, der ist zu lange im Geschäft.“

Der Chef freilich leugnet Mißerfolge. Wie schon nach der Verhaftung seines Bruders Oliver im September 1973, pflegt er Pleiten mit dem Hinweis zu erklären, die Geschnappten hätten auf eigene Faust gearbeitet.

Die Bundesregierung, in der Transitkommission von den DDR-Abgesandten immer wieder mit Mierendorff-Taten konfrontiert, versuchte mehrfach,

dem Fluchthilfe-Manager das Geschäft zu verderben. Der zuständigen Staatsanwaltschaft in Itzehoe leitete sie zwei Verdachtsfälle auf Siegelbruch zu.

Doch trotz einer Hausdurchsuchung Ende letzten Jahres wurden die Juristen bisher kaum fündig. Die Mierendorff angelasteten Delikte, so der Leitende Oberstaatsanwalt Hans-Dieter Räßler, seien „eine höchst verschlungene Angelegenheit“. Wie schon in Berlin fehlen auch diesmal die Zeugen.

Klarheit könnte allein, so scheint es, der Ex-Häftling Precht bringen — zumindest in einem Fall. Er ist bereit, vor Gericht und unter Eid auszusagen, wie er von Mierendorff 1976 zum Siegelbruch an dem verplombten Hanomag-Henschel angeleitet wurde.

Und Precht will sich auch von Drohungen nicht weich machen lassen. Denn seit er mit dem SPIEGEL gesprochen hat, häufen sich nächtliche Anrufe: „Altes Schwein, wir knallen dich ab, laß das mit dem SPIEGEL fallen.“

Klaus-Dieter Prechts Aussagen sind nicht das einzige, was Mierendorff Unruhe bereitet. Bereits die ersten Ergebnisse der Bonner Arbeitsgruppe „Transitmißbrauch“ dürften seine Geschäftsaussichten drastisch verschlechtern. Denn die Bundesregierung will den Fluchthilfe-Mafiosi künftig bundesweit das Leben schwer machen.

Vernehmungsprotokolle haftentlassener Fluchthelfer sollen zur Auswertung und Datensammlung den jeweils zuständigen Ermittlungsbehörden zugeleitet werden, um alle Straftaten im Zusammenhang mit Fluchthilfeaktionen verfolgen zu können. Ausgehend von Erkenntnissen der Berliner Polizei, die über Fluchthilfe 25 bis 30 Aktenordner gesammelt hat, sollen alle Länderbehörden über die zunehmende Kriminalisierung der Szene aufgeklärt werden.

Steuerfahnder sind auf Anregung der Arbeitsgruppe bereits dabei, die Bücher aller Fluchthilfe-Firmen unter die Lupe zu nehmen. Den Zollbehörden an den Übergängen gehen Informationen über die bislang bekannten Manipulationsmöglichkeiten von verplombungsfähigen Fahrzeugen zu. Nicht länger soll die DDR den westdeutschen Kontrollstellen vorhalten können, sie ließen sich von immer gleichen Tricks bei immer gleichen Fahrzeugen täuschen.

Von solchen Maßnahmen erhoffen sich die Bonner Experten „einen merklichen Rückgang der von der DDR monierten Mißbrauchfälle“ (ein Ministerialbeamter). Daß sie die Fluchthilfe auf den Transitstrecken gänzlich unterbinden können, halten jedoch selbst Optimisten für illusorisch.

Mit Recht. Ein Frankfurter Fluchthelfer, der sich dem SPIEGEL unter dem Decknamen „Otto“ vorstellte: „Ich höre erst auf, wenn auf Fluchthilfe in der DDR die Todesstrafe steht.“ ◆