

Im Kofferraum in die Freiheit

Protokoll einer im Jahre 1972 nach langer Vorbereitung
gelungenen Flucht aus der DDR

Von Peter Klinkenberg

Mit milden 95 km/h rollt unser super-komfortabel gefederter Renault 16 auf der Transit-Autobahn mit ihrem Tempo-100-Limit zwischen dem DDR-Kontrollpunkt Marienborn und West-Berlin still vor sich hin. In der Raststätte Magdeburg-Börde ist wieder mal kein Stuhl frei auf eine Tasse Kaffee. Also weitertrudeln gen Berlin. Doch dann lugt rechts neben der Autobahn direkt vor der Ausfahrt Theeßen deutlich lesbar das Schild „HO-Gaststätte Birkenbusch“ aus dem Gebüsch hervor. Sofort Fuß vom Gaspedal zwecks Überlegung, ob man da als Transit-Reisender Einkehr halten darf. Auf der Gegenfahrbahn trödelt gerade ein Volkspolizei-Auto vor sich hin. Also Fenster runter und heftig winken. Der VoPo am Steuer kapiert und macht eine zügige Kehrtwendung direkt hinter uns über den Grünstreifen. Denn bis zum Zusammenbruch des SED-Regimes im Jahre 1989 gab es auf DDR-Autobahnen keinen einzigen Meter Stahlleitplanken auf dem Mittelstreifen, obwohl das international längst Sicherheits-Grundausrüstung jeder Autobahn in Westeuropa war.

Die beiden Genossen sind zunächst ratlos, holen sich dann per Funk Rat und meinen auf unser Argument, dass die Raststätte in Magdeburg-Börde wie so oft überfüllt sei, schließlich: „Ja, das geht in Ordnung!“ Also verlassen wir an der Abfahrt Theeßen die Autobahn, fahren 100 Meter lang parallel neben der Betonpiste durch ein blickdichtes Kiefernwäldchen und landen unter Bäumen auf dem Parkplatz der schlichten Gaststätte. 85 DDR-Pfennige für eine Tasse Kaffee und 17 weitere Pfennige für eine Limonade sind jedoch Nebensache. Nach einjähriger intensiver Suche scheint uns endlich der „Schlüssel zum Tor in die Freiheit“ gefunden zu sein. Denn vor kurzem hatte die Bundesregierung dem SED-Regime in zähen

Verhandlungen abgetrotzt, dass der Autoverkehr zwischen Westdeutschland und West-Berlin nicht mehr als Einreise in die DDR mit ihren scharfen Fahrzeug- und Gepäckkontrollen betrachtet werden durfte sondern dass lediglich die Pässe der Reisenden vorgezeigt werden mussten.

Angefangen hatte es schon vor einem Jahr mit der Suche nach einer Möglichkeit, von Süd-Ungarn aus einen DDR-Bürger über den Grenzfluss Drau ins damalige Jugoslawien zu bringen. Mit einem gemieteten Wohnmobil fahren wir in dieses Sperrgebiet südwestlich von Pecs und wollen uns ein Bild machen, wie breit der Fluss ist und ob dort etwa Stacheldraht das Erklimmen des Fluss-Deichs verhindert. Aber es gibt keine Hindernisse der sonst üblichen Ostblock-Art. Plötzlich galoppieren jedoch zwei Grenzposten hoch zu Ross aus dem Wald hervor und stoppen uns mit ihren Kalaschnikows unmissverständlich. Ein endloses Palaver beginnt, wir kein Ungarisch könnend, sie weder Deutsch noch Englisch.

Nach zwei Stunden erscheint im Geländewagen endlich ein höherer Offizier. Er macht uns mit seinem bescheidenen Englisch klar, dass wir ins streng verbotene Grenzgebiet eingedrungen sind. Auf die Frage, was wir denn hier suchen, mimen wir die naiven Touristen aus Westdeutschland, die sich aufgrund einer ungenauen Landkarte hierher verirrt hätten und eigentlich nach Jugoslawien wollen. Da es mittlerweile Abend geworden ist, befiehlt uns der Offizier, hier am Rand eines Maisfeldes in unserem Wohnmobil zu übernachten und am nächsten Morgen zum nächsten Grenzübergang zu fahren. Das sei ein klarer Ausweisungsbefehl.

Zur Sicherheit wird einer der Grenzer abkommandiert, uns die ganze Nacht über zu bewachen und unsere morgige Fahrt Richtung Grenzübergang zu kontrollieren. So landen wir ungewollt in Jugoslawien und müssen uns von dort aus wieder auf den Heimweg nach Frankfurt am Main machen. Erkenntnis: Flucht über die Drau nach Jugoslawien Fehlanzeige! Dabei schien dieser Fluchtweg sehr verführerisch zu sein, denn jeder DDR-Bürger hätte in Jugoslawien zur Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Belgrad fahren können, um sich als Deutscher ohne Probleme einen westdeutschen Reisepass

ausstellen zu lassen. Damit hätte er dann mühelos in die Bundesrepublik ausreisen können.

Auch das „Schlupfloch“ Bukarest, nach mühseligen Recherchen im zwielichtigen Frankfurter Bahnhofs-Milieu erkundet, erweist sich als nicht machbar. Dort startete damals am Flughafen der rumänischen Hauptstadt mehrmals in der Woche um 12 Uhr mittags die Interflug-Maschine der DDR nach Ost-Berlin. Direkt daneben hob am gleichen Gate nur 20 Minuten später regelmäßig die Lufthansa-Maschine mit Kurs Frankfurt am Main ab. Wenn man den Kontakt zum „richtigen“ Mann vom Flughafen-Personal zustande gebracht hatte, sollte der den DDR-Bürger in die Lufthansa-Maschine „begleiten“. Sein „Honorar“: 2000 US-Dollar. Doch diesen Mann zu finden, gelang uns konspirativen Laien nicht, zumal auch die Stasi der DDR dort ihre verdeckten Fahnder stationiert hatte.

Im Lufthansa-Hauptquartier in Köln wusste man von dieser gelegentlichen Praxis auf dem Flughafen Bukarest. Die klare Anweisung an die Crew lautete damals: Wenn beim letzten Passagierzählen im Flugzeug vor dem Start eine Person mehr an Bord war als beim Einchecken am Schalter registriert, so sollte daraus keine Affäre gemacht werden. Klare Anweisung: „Türen zu und Start gen Frankfurt! Der Rest klärt sich dort!“. Denn die Lufthansa hatte, wie später im Vier-Augen-Gespräch in Köln zu erfahren war, panische Angst vor den möglichen Schlagzeilen der Boulevard-Presse: „Lufthansa-Crew liefert DDR-Flüchtling an die Stasi aus!“

Also wieder ins Frankfurter Bahnhofsviertel zwecks Kontaktaufnahme mit dubiosen Typen. Nach mehreren vergeblichen Anläufen setzt sich in der Kneipe „Zur Roten Ampel“ einestages „Johnny“ neben uns. Wir kommen bei ein, zwei Bieren ins Gespräch. Am Ende die entscheidende Frage nach einem echten falschen Pass. Johnny bestellt uns für den nächsten Mittwoch zur gleichen Zeit wieder. Ein Kouvert mit dem Passbild und den persönlichen Daten plus 2000 DM cash wechselt ohne Quittung über den Bar-Tresen. Wieder eine Woche später das gleiche Spiel in der anderen „Fahrtrichtung“: Im Kouvert tatsächlich ein echter bundesdeutscher Pass mit den gewünschten Daten und dem Foto. Johnnys letzter Tip:

„Wenn Ihr mal `ne Kanone braucht, auch darüber lässt sich reden!“ Unsereiner als Laie ahnt, dass da auch eine Pistole beschaffbar gewesen wäre.

Die nächste Etappe geht nach Bonn. Nach mehrstündiger Wartezeit stempelt die Botschaft der Tschechoslowakei anstandslos das gewünschte Einreisevisum in den Pass. Das gleiche Spiel ein paar Tage später auch in der ungarischen Botschaft. Nun sieht der Pass noch echter aus. Er ist nicht mehr „jungfräulich“ und der nächste Test steht bevor. Werden die DDR-Grenzer, allesamt Stasi-Offiziere und berüchtigt für ihren gnadenlosen Kontrollblick einschließlich Ablichtung unterm „Ladentisch“, ihn als echt akzeptieren? Sie tun es: Beide Transit-Fahrten von Westdeutschland nach West-Berlin und zurück verlaufen problemlos, wenn auch mit großem Herzklopfen nahe an der Grenze zur Panik-Attacke. Nun suggeriert er auch dem schärfsten Kontrolleur, dass dieser Pass in Ordnung ist. Ist er ja auch gewesen, denn wie sich einige Jahre später beim streng vertraulichen Gespräch im Frankfurter Polizeipräsidium herausstellt, stammte das Original aus einem Einbruch im nahen Seligenstadt. Dort waren einst insgesamt 170 taufrische Reisepässe allzu sorglos in einem simplen Büroschrank abgelegt worden.

Doch ohne Intensiv-Training konnte die „Republikflucht“ auf keinen Fall gelingen. Mehrere Reisen in die DDR mit dem etliche Wochen zuvor beantragten Einreisevisum und zusätzlich mit den spontan möglichen Besuchen der Leipziger Frühjahrs- beziehungsweise Herbstmesse waren nötig. Trainiert werden musste dabei auf DDR-Straßen immer wieder, ob ein mehrstündiger Aufenthalt im Kofferraum überhaupt auszuhalten ist. Auch der routinierte sekundenschnelle Einstieg in dieses Auto war zu üben. Dabei hatte dieser französische Mittelklassewagen den großartigen Vorzug, als normaler Passagier einsteigen zu können und binnen zwei oder drei Sekunden durch Anheben der Rückbanklehne von innen in den Kofferraum abzutauchen. Die mehrfachen Tests mit dem „Schwarzfahrer“ im mit Decken und Kissen ausgepolsterten Gepäckabteil sowie die stundenlangen „Probefahrten“ ergaben: Der Aufenthalt ist auch über längere Zeit möglich. Keine

Atemnot! Höchstens Beschwerden wegen der zusammengekrümmten Seitenlage!

Doch damit nicht genug: Es musste eine Kommunikation zwischen den normalen Passagieren im Wagen und dem „Gast“ im Kofferraum vereinbart werden. Oberstes Gebot: Sobald das Auto ausrollt und zum Stehen kommt – sei es wegen einer Verkehrskontrolle oder beim Eintreffen im tief gestaffelten DDR-Grenzkontrollpunkt – keinerlei Bewegung im Kofferraum! Denn das Auto ist weich gefedert und jede Lageveränderung im Kofferraum lässt den Wagen wippen oder schwingen! Ferner: Keinerlei Husten, Schnaufen oder Stöhnen selbst bei Panik-Attacken! Und noch etwas: Die Außendienst-Grenzer hatten es sich nämlich angewöhnt, lässig um die Transit-Autos zu schlendern, um dann gelegentlich mit flacher Hand oder geballter Faust auf den Kofferraumdeckel zu schlagen. Auch da durfte der „blinde Passagier“ keinerlei Regung zeigen!

Bei diesen mehrfachen Trainingsreisen in die DDR ging es auch darum, bereits wichtige Papiere wie Geburtsurkunde, Zeugnisse, Ausbildungs- oder Hochschul-Abschlüsse in die Bundesrepublik zu „transferieren“, sorgfältig flach unter den Gummi-Fußbodenmatten ausgelegt und mit DDR-Zeitungsblättern gegen vermeintliche Feuchtigkeit getarnt.

Nach all diesen nervenaufreibenden Vorbereitungen und exakten Absprachen geht es nun um die Terminierung. Der DDR-Bürger, dessen „Transfer“ in die Bundesrepublik gelingen sollte, hatte seinerseits schon zu trainieren, wie man als friedlicher Spaziergänger ohne jedes Gepäck durch ein Waldgebiet von einem nicht allzu weit entfernten Kleinstadt-Bahnhof „zufällig“ die HO-Gaststätte Birkenbusch neben der Autobahn erreicht.

Tag, Stunde und Minute sind inzwischen festgelegt. Der 18. August 1972 beginnt damit, dass der Renault 16 mit Fahrer und Begleiterin exakt beim Ende der Radio-Nachrichten um 12.05 Uhr mittags von Helmstedt kommend die Autobahn-Abfahrt Theeßen erreicht und durch das blickdichte Kiefernwäldchen die Gaststätte ansteuert. Genau in diesem 100 Meter langen uneinsehbaren Waldstück musste zu diesem Zeitpunkt der

„blinde Passagier“ harmlos schlendernd eingetroffen sein, um blitzschnell einsteigen zu können. Die beiden legalen Insassen des Autos fahren nun auf den kleinen Parkplatz vor der Gaststätte und steigen aus, um sich ein wenig zu strecken und umzuschauen. Sie verständigen sich wie verabredet, dass dies doch keine richtige Autobahnraststätte sei und rollen wieder zurück auf die Autobahn.

Diese erste Etappe ist also geglückt. Nun geht es bei strahlendem Sonnenschein mit Tempo 95 Richtung West-Berlin. Die hochkomfortable Federung des Autos lässt das Rattern über die ziemlich verschlissenen Betonplatten der Transit-Strecke passabel ertragen, wie der Kofferrauminsasse auf Lebenszeichen-Nachfrage stets bestätigt. Die Spannung im Auto bei Fahrer und Beifahrerin wächst mit jedem Kilometer. Doch beim Erreichen des ausgedehnten DDR-Kontrollpunktes Babelsberg kurz vor West-Berlin heißt es nun zwingend, völlig entspannt zu wirken und ein freundliches Pokerface aufzusetzen. Aber die verkrampften Hände am Lenkrad werden weiß bis auf die Knöchel.

Der kalt aus seinem Abfertigungsschalter ins Auto schauende Stasi-Major in Polizeiuniform gibt schließlich die genau inspizierten und gestempelten Pässe durchs Fenster zurück. Auch der zusätzlich ums Auto schlendernde VoPo hat keinerlei Verdacht geschöpft. Die letzten 2000 Meter durchs „Niemandland“ bis zum West-Berliner Grenzkontrollpunkt Dreilinden scheinen sich endlos zu dehnen. Doch nach der dortigen Autobahn-Abfahrt ist auf der Potsdamer Chaussee die erstbeste Parklücke vorläufige „Endstation“ einer dramatischen Reise von Deutschland nach Deutschland. Ausstieg sogar über die geöffnete Kofferraumklappe! Dann sprachlose Umarmung, Tränen und Stille.

Dieser Beitrag wurde für das Zeitzeugenbüro der Bundesstiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur Berlin geschrieben. (2/2019)

Kontakt mit dem Autor : Klinkenbergberlin@gmail.com