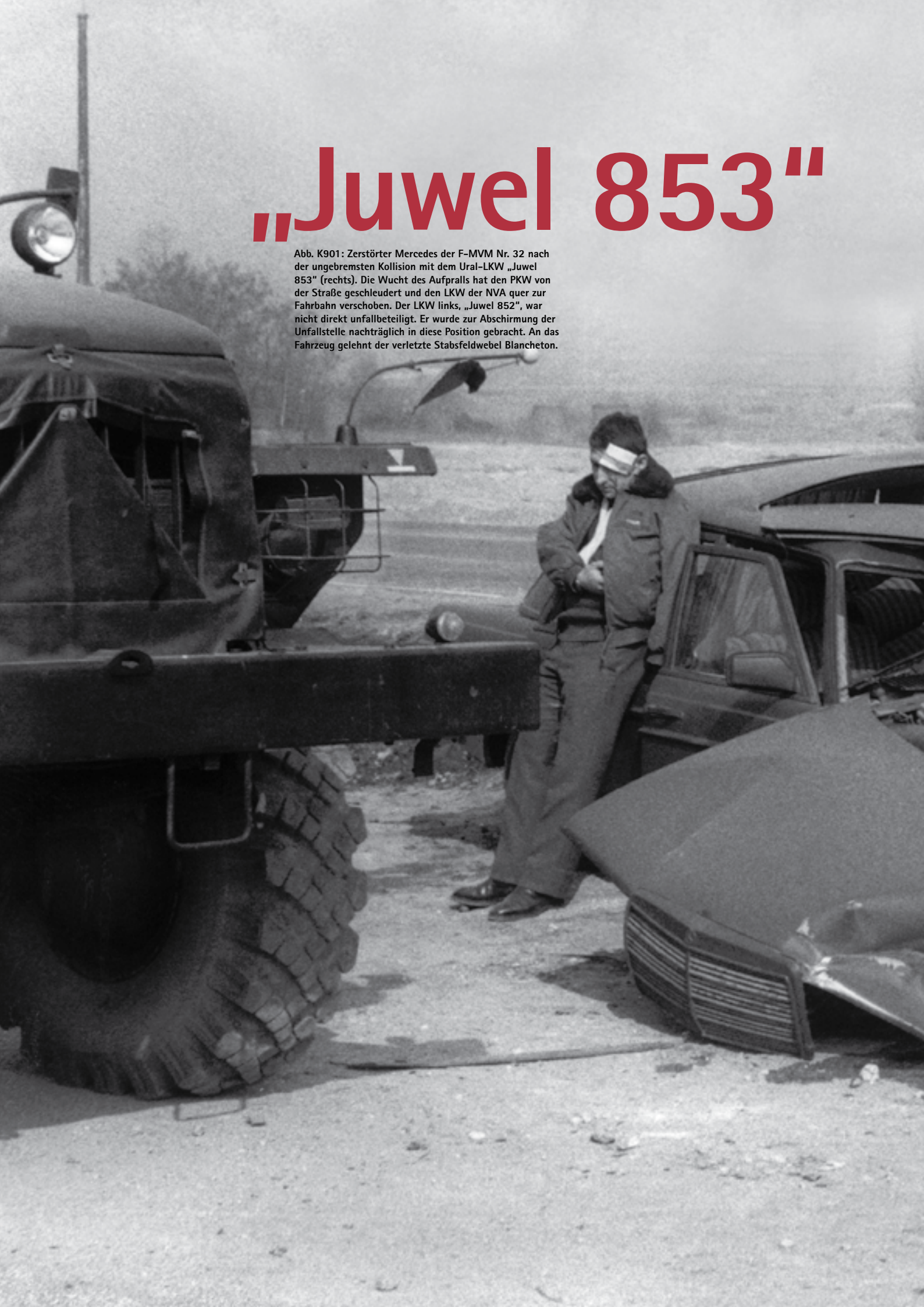


„Juwel 853“

Abb. K901: Zerstörter Mercedes der F-MVM Nr. 32 nach der ungebremsten Kollision mit dem Ural-LKW „Juwel 853“ (rechts). Die Wucht des Aufpralls hat den PKW von der Straße geschleudert und den LKW der NVA quer zur Fahrbahn verschoben. Der LKW links, „Juwel 852“, war nicht direkt unfallbeteiligt. Er wurde zur Abschilderung der Unfallstelle nachträglich in diese Position gebracht. An das Fahrzeug gelehnt der verletzte Stabsfeldwebel Blancheton.





Das tödliche Ende einer Fahrt der franz. Militärverbindungsmission

In den Mittagsstunden des 22. März 1984 wird die Verkehrsunfallbereitschaft der Volkspolizei Halle/Saale mit einem Großaufgebot zur Nordstraße gerufen. Ein Ural-LKW der Nationalen Volksarmee hat dort einen Mercedes der S-Klasse unter sich begraben. Der Anblick ist nicht

Verkehrsunfall aussehen zu lassen. In Wirklichkeit ist an diesem Frühjahrstag mit den ersten warmen Sonnenstrahlen des Jahres gerade eine Geheimdienstoperation gewaltig aus dem Ruder gelaufen. „Juwel 853“, so der Tarnname der LKW-Besatzung, sollte das Fahrzeug der französischen Militär-

wird den Franzosen aus den Trümmern geholfen und Erste Hilfe geleistet. Die Dringliche Medizinische Hilfe stellt wenig später den Tod von Oberstabsfeldwebel Philippe Mariotti fest und veranlasst den sofortigen Abtransport des schwer verletzten französischen Hauptmanns Jean-Paul Staub in das Bezirkskrankenhaus Halle-Dörlau. Ein zweiter zwischenzeitlich am Unfallort eingetroffener Arzt legt auch Stabsfeldwebel Jean-Marie Blancheton, ebenfalls erheblich verletzt, die stationäre medizinische Versorgung nahe, aber dieser weigert sich mitzukommen, damit das Fahrzeugwrack mit der Tourausrüstung nicht in die Hände der Observateure des MfS fällt. Seine Befürchtungen sind nicht unbegründet. Technische Geräte oder andere Materialien aus verunglückten MVM-Fahrzeugen zu entwenden, sobald es irgend möglich ist, findet die ausdrückliche Billigung der für solche Fälle eigentlich zuständigen sowjetischen „Freunde“. Das offenbart ein Briefwechsel zwischen dem KGB und der MfS-Hauptabteilung VIII aus dem Jahr 1969: „Wie die Praxis der Arbeit zeigt, kommen in der Regel Mitarbeiter der Polizei oder des MfS der DDR als erste zur Unfallstelle. Wir haben die Vorstellung, dass die deutschen Freunde, ohne die Ankunft der sowjetischen Vertreter abzuwarten, die Untersuchung zu den Tatsachen des Vorfalles in vollem Umfang beginnen sollen und dabei unter Ausnutzung der an Ort und Stelle entstandenen Situation (Fehlen von Zeugen, Zustand der Insassen des Fahrzeugs, Notwendigkeit, das Fahrzeug von innen zu inspizieren, medizinische Hilfe zu erweisen usw.) Maßnahmen ergreifen, um technische Hilfsmittel nachrichtendienstlicher Tätigkeit und andere operativ interessante Materialien, wenn diese gefunden werden können, an sich zu nehmen. Es wird wahrscheinlich zweckmäßig sein, für diese Arbeit schon vorher eine gewisse Anzahl von Mitarbeitern vorzubereiten, die dann an Ort und Stelle bestimmen könnten, ob das eine oder andere Gerät zu nachrichtendienstlichen Zwecken gehört, und die in der Lage wären, die notwendigen Maßnahmen ope-



Abb. K902: Sowjetische Akkreditierungskarte des tödlich verletzten Oberstabsfeldwebel Philippe Mariotti.

schön. Von den drei männlichen Insassen des PKW ist der Fahrer tot und die beiden anderen sind schwer verletzt. Als die ersten Polizisten an der Unglücksstelle eintreffen wird ihnen rasch klar, dass es sich hierbei nicht um einen normalen Verkehrsunfall handeln kann. Die verletzten Männer tragen Uniformen einer fremden Armee, auf dem gelben Kennzeichen am Fahrzeugwrack prangt neben der französischen Staatsflagge nur eine Nummer und, was noch ungewöhnlicher ist, es sind bereits mehrere Mitarbeiter des Ministeriums für Staatssicherheit vor Ort. Sie geben den Polizisten gleich unmissverständlich zu verstehen, wer hier die Regie bei der Unfallaufnahme führt. Schon die Abläufe, die zu diesem fatalen Ereignis geführt haben, waren offenbar Teil eines Plans. Der Volkspolizei bleibt nur die Aufgabe, es in ihren Akten und Protokollen wie einen normalen

verbindungsmission nach „Variante 2“ an der Dörlauer-/Ecke Nordstraße wegen einer Sperrgebietsverletzung blockieren. Tod, Verletzung und schrottreife Fahrzeuge waren dabei aber – in Sichtweite zur Kaserne der 11. Motorisierten Schützendivision in Halle-Lettin – ursprünglich nicht geplant. Um deren Vermeidung aber hatte man sich ebenso wenig Gedanken gemacht. Das fatale Ergebnis schockt nun zunächst die unmittelbar am Unfall Beteiligten ebenso wie die zur Unfallstelle eilenden Mitarbeiter des MfS. Angesichts eines toten Angehörigen einer Militärverbindungsmission steht ihnen der Schreck ins Gesicht geschrieben. Einigen dämmert bereits, dass der missglückte Verlauf ihrer Operation wohl ernste Konsequenzen nach sich ziehen könnte. In Halle-Lettin gilt es jetzt zunächst, die Fassung zu wahren und das einstudierte Programm abzuspuhlen. So gut es eben geht,

rativ richtig durchzuführen.“¹ Doch das MfS sieht keine Möglichkeit, in Halle-Lettin wie nach dem Lehrbuch zu verfahren und telefoniert stattdessen weitere Unterstützung an die Unfallstelle herbei. Die alarmierte Militärabwehr der Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland² im benachbarten Dienstobjekt Halle-Heide informiert ihrerseits sofort die Kommandantur Halle. Der sowjetische Kommandant Oberstleutnant Rodin trifft mit seinen Soldaten um 12:05 Uhr an der Nordstraße ein. Im allgemeinen Durcheinander der beginnenden Unfallaufnahme schaffen es seine Männer, aus dem Fahrzeugwrack der Franzosen zwei Kartenabschnitte, einen Film, ein Diktiergerät und einen Kompass zu entwenden. Auf dem Rücksitz des PKW finden sie mehrere aus den Filmpatronen herausgerissene und nun unbrauchbare Filme. Trotz des Unfalls haben die Franzosen also noch ganz professionell belastende „Beweismittel“ vernichten können. Die sowjetischen Vertreter verzichten angesichts der Situation auf eine Festnahme von Stabsfeldwebel Jean-Marie Blancheton, der eisern am Fahrzeug ausharrt, das Equipment bewacht und keine Fragen beantwortet. An den Akkreditierungsunterlagen der Franzosen ist nichts auszusetzen. Unrechtmäßig – das stellen die sowjetischen Vertreter fest – ist allenfalls der Aufenthalt der Nr. 32 in einem ständigen MVM-Sperrgebiet. Aber Sperrgebietsverletzungen gehören zu den ungeschriebenen Gesetzen des auf Reziprozität beruhenden Geschäfts. Die sowjetischen Militärverbindungsmissionen in der Bundesrepublik sind in ihrem Vorgehen auch nicht zimperlich und schlagen gelegentlich ebenfalls kräftig über die Stränge. Erwischen lassen sollte man sich freilich nicht. Es gibt dann unterschiedlich lauten Protest, aber anschließend geht man hüben wie drüben wieder zur Tagesordnung über. In Halle-Lettin bleibt der Unfallort unverändert, um sich später nicht dem Vorwurf der Manipulationen auszusetzen. Manipulationen finden dafür an den

Protokollen statt. Telefonisch werden die Vorgesetzten der französischen Militärverbindungsmission in Potsdam von dem „bedauerlichen Zwischenfall“ informiert und ebenfalls zur Unfallstelle gebeten. Der Unfallhergang wird wohl dosiert unter deutscher Regie rekonstruiert. Die Sowjetische Kommandantur, die HA VIII/5, die Abteilung VIII der Bezirksverwaltung Halle und die Unterabteilung der HA I/11. MSD stimmen ihre Maßnahmen untereinander ab. „Dementsprechend“, vermerkt das MfS intern, wird „... der Unfall durch die VUB³ Halle aufgenommen.“⁴ Die Rahmenhandlung bleibt vorsorglich ausgeblendet. Schuld an dem Unfall, da sind sich alle sofort einig, tragen nur die Franzosen. Wie aus dem Märchenbuch abgeschrieben fällt auch der offizielle Unfallbericht aus. Die Schlingelfahrt des französischen PKW wird zur Unfallursache erklärt. Dadurch sei der junge Lastwagenlenker der NVA angeblich in seinem Fahrverhalten so irritiert worden, dass er auf die Fahrbahnmitte auswich. Das MVM-Fahrzeug gerät daraufhin ins Schleudern und rast mit hoher Geschwindigkeit ungebremst in die linke Vorderfront des LKW. Die fehlende Bremsspur des PKW wird als angeblicher Beweis herangezogen. Die Wucht des Aufpralls und der Schiebedruck des LKW-Anhängers heben den PKW von der Straße und stellen den LKW quer. Dem Fahrer des MVM-Fahrzeugs, Philippe Mariotti, wird aufgrund seines Manövers vor dem Zusammenprall auch noch das Fahren unter Alkoholeinfluss angedichtet. Das Resümee lautet: „Dieser Standpunkt wird von allen an der Untersuchung beteiligten Organen getragen und von der GSSD als Grundlage der weiteren Verhandlungen vorgetragen.“⁵ Die nachträglichen internen Untersuchungen der HA IX/7 des MfS in Zusammenarbeit mit der Militärstaatsanwaltschaft der NVA kommen dagegen zu einem etwas differenzierteren Ergebnis des Unfallhergangs, vor allem auch zu dessen Vorgeschichte. „In Vorbereitung des bevor-

stehenden Manövers JUG 84 verbündeter Armeen der sozialistischen Staaten handelt seit dem 19. 3. 1984 die in Lettin stationierte 11. MSD. Zur offensiven Abwehr der in letzter Zeit verstärkt stattfindenden Aufklärungstätigkeit der Militärverbindungsmissionen USA, Frankreich wurde in operativer Zusammenarbeit der Abteilung VIII der BVfS Halle, der Hauptabteilung I/UA 11. MSD, der Kreisdienststelle Halle und im Zusammenwirken mit Kräften der 11. MSD ein Operationsplan für die Zeit vom 19. 3. – 23. 3. 1984 erarbeitet und durch den Stellvertreter Operativ der BVfS Halle bestätigt.“⁶ Dieser Stellvertreter Operativ und damit verantwortlich für die Planung ist der Oberst im MfS Wolff. Sein Plan sieht vor, Militärverbindungsmissionen, die das ständige Sperrgebiet verletzen, an der Aufklärung des NVA-Objekts in Lettin zu hindern, mit geeigneten politisch-operativen Maßnahmen offensiv zu stören oder zu blockieren.⁷ Konkret im Visier hat die MfS-Bezirksverwaltung Halle die Heeresaufklärer der französischen Militärverbindungsmission, die seit Anfang März 1984 den Turnus West befahren. Gerade die Heeresaufklärer gelten als besonders schwer zu fassen, da sie für ihre Beobachtungen nicht wie die Luftwaffenaufklärer lange an einer bestimmten Stelle ausharren müssen, sondern sehr schnelle Standortwechsel bevorzugen. Unter dem Aspekt einer komplexen Militärspionageabwehr soll die Bezirksverwaltung Halle des MfS Konzepte mit Modellcharakter für die gesamte DDR entwickeln und steht diesbezüglich unter dem Druck der Vorgaben aus Berlin.⁸ Das Problem des Operationsplans von Oberst Wolff besteht darin, in eine Richtung vorzupreschen die mit der Hauptabteilung VIII gar nicht abgesprochen ist. Die Planungen der mit der MVM-Abwehr betrauten Diensteinheiten des MfS, HA VIII/5 und die Abteilungen VIII der Bezirke, haben in den achtziger Jahren ein ehrgeiziges Ziel, nämlich die schrittweise

1 BStU, MfS, HA VIII, Nr. 1525, S. 3 f.

2 Die Spionageabwehr der GSSD unterstand dem KGB.

3 VUB – Verkehrsunfallbereitschaft der Volkspolizei

4 BStU, MfS, HA VIII, Nr. 7123, S. 2

5 BStU, MfS, ZAIG, Nr. 15310, S. 43

6 BStU, MfS, ZAIG, Nr. 15310, S. 41

7 BStU, MfS, HA VIII, Nr. 7123, S. 1 f.

8 BStU, MfS, Sekr. Neiber Nr. 419, S. 12

Abb. K903: Die frühere Unfallstelle in Halle-Lettin im Jahr 2007.



Qualifizierung ihrer Arbeit in Richtung einer sogenannten „Erwartungsbeobachtung“. Doch diese Form der Observation birgt hohe Risiken und bedarf daher besonders qualifizierter Kräfte, wie das MfS selbst feststellt, da die Anwendung von Gewalt gegen Militärverbindungsmissionen mit ihrem quasi-diplomatischen Status grundsätzlich ausgeschlossen ist. Aus statistischen Daten, Erfahrungswerten und aktuellen MVM-Meldungen entsprechend der Meldeordnung sollen in den Operativen Leitzentren der Abteilungen VIII des MfS Informationen gebündelt werden, um daraus im Voraus mögliche Handlungsräume und Schwerpunktobjekte der alliierten Militärverbindungsmissionen zu erkennen. Mit sorgfältiger Vorbereitung sollen gezielte Operationen gegen einzelne Besatzungen folgen. Angesichts der Realitäten im alltäglichen Umgang mit den alliierten Missionen klingt das aber eher nach Zukunftsmusik. Die vorbereitete Blockade in Halle-Lettin ist ein Beispiel für eine Erwartungsbeobachtung, die dann letztlich auf brutale Art und Weise aus dem Ruder läuft. Die Planspiele des Oberst Gerhard Wolff bilden den Handlungsrahmen, der später kaltschnäuzig von Befehlsempfängern ausgefüllt wird. Sein „Operationsplan zur Durchführung eines operativen Einsatzes am Objekt der 11. MSD der NVA (Lettin) zur

offensiven Abwehr der feindlichen Tätigkeit der westlichen MVM in operativer Zusammenarbeit der Abteilung VIII, der HA I, UA 11. MSD, der Kreisdienststelle Halle und in operativem Zusammenwirken mit Einsatzkräften der 11. MSD in der Zeit vom 19. 03. 1984 bis 23. 03. 1984“⁹ wird schließlich 19 Personen mit neun Fahrzeugen binden. Sie halten sich in diesem Zeitraum ununterbrochen für einen Einsatz gegen die Militärverbindungsmission bereit. Dreieinhalb Tage wartet die komplette Gruppe, bestehend aus Mitarbeitern des MfS und der NVA, vergeblich auf ein MVM-Fahrzeug. Alles bleibt zunächst ruhig, bis am 22. März 1984 das Drama dann schließlich doch noch seinen Lauf nimmt. Das Fahrzeug der französischen Militärverbindungsmission mit der Nr. 32 verlässt um 7:55 Uhr das Objekt in Potsdam und steuert über die Autobahn aus dem Bezirk Potsdam kommend die Region um Halle an. Nach dem Operationsplan beziehen daraufhin die Einsatzkräfte der drei Blockade-LKW „Juwel 851, 852, 853“ und die Beobachter „Wolke 656, 657, 660“ des MfS ihre vorbereiteten Positionen. Egal, ob aus Richtung Kröllwitz, Dölau oder Lettin kommend, die MVM sitzt in der Falle, sollte sie sich dem Objekt der 11. MSD tatsächlich

von einer der drei Seiten nähern. Um 10:45 Uhr wird die Nr. 32 in Halle auf der Seebener Straße aus Richtung Halle-Trotha kommend gesichtet und die Anfahrt auf Lettin angekündigt. Geradewegs ahnungslos auf die Falle zustrebend. Dass an der Dölauer Straße weit außerhalb wartende Beobachtungsfahrzeug „Wolke 656“ müsste die Franzosen jetzt längst sehen. Aber das Fahrzeug kommt nicht. Um 10:57 Uhr läuft dann plötzlich nichts mehr nach Plan. Wie aus dem Nichts taucht das französische MVM-Fahrzeug 400 m vor dem Objekt der NVA auf der Nordstraße auf. Die Franzosen haben einen Feldweg benutzt und sich damit ungewollt an den „Wolken“ vorbeigemogelt. Sie passieren nun aus Richtung Lettin kommend in sehr langsamer Fahrt die Haupteinfahrt der NVA-Kaserne und gewinnen einen kurzen Einblick. Ein Wachposten der NVA entdeckt und meldet das Fahrzeug schließlich. Daraufhin schnappt die Falle zu. Der LKW „Juwel 852“ blockiert hinter dem Missionsfahrzeug die Nordstraße. Als Mariotti im Rückspiegel die gefährliche Situation erkennt, beschleunigt er, um nach vorn zu entkommen. In diesem Moment biegt „Juwel 853“ aus dem Brandbergweg auf die Nordstraße und fährt der Nr. 32 entgegen. Am Steuer des Ural-LKW mit Anhänger sitzt ein junger Wehrpflichtiger der NVA, auf dem Beifahrersitz gibt

⁹ BStU: MfS, HA VIII, Nr. 7123, S. 1

der hauptamtliche Inoffizielle Mitarbeiter des MfS Peter Beyer alias „Paul Schmidt“ die Befehle. Als Mariotti den LKW vor sich auftauchen sieht, geht er zur Schlängelfahrt über und gibt noch mehr Gas, der LKW-Fahrer zieht immer weiter auf die linke Spur, um das

Störmaßnahmen ist der Vorrang vor Blockierungen einzuräumen Generalmajor Albert Schubert

Fahrzeug der Militärverbindungsmission zu einem Stopp zu zwingen. Bei dem Versuch, mit hoher Geschwindigkeit durch die verbleibende Lücke vor dem Lastzug hindurchzufahren, kracht Mariottis Mercedes nahezu frontal im linken Bereich der Stoßstange unter den LKW. Erst jetzt vollzieht der LKW-Fahrer eine Vollbremsung. Der Hänger verschiebt den Ural quer über die Straße. Die MVM Nr. 32 wird durch die Wucht des Aufpralls nach rechts von der Straße geschleudert. Diese Darstellung entspricht dem tatsächlichen Unfallverlauf.¹⁰ Der Fahrer des LKW hat durch das Einlenken in den Gegenverkehr erst die gefährliche Situation heraufbeschworen, die zu dem Unfall führen konnte. Daraus lässt sich wohl kaum die Schlussfolgerung ziehen, dass die gesamte Schuld für den Unfall letztlich in der Fahrweise Mariottis begründet liegt. Als um 18:33 Uhr weitere Mitglieder der französischen Militärverbindungsmission in Lettin eintreffen, um ihren Toten, die Verletzten und den Schrott abzuholen, stellen sie den sowjetischen Vertretern vor Ort keine Fragen zum Unfallhergang und erheben auch keine Forderungen. Sie sichern selbst die Spuren am Unfallort. Stabsfeldwebel Blancheton übergibt die gerettete Tourausrüstung. Das französische Oberkommando richtet später einen energischen Protest an die sowjetische Adresse in Wünsdorf. Von dort wird höflich kondoliert, in der Sache aber auf die tatsächliche Sperrgebietsverletzung und die vom MfS frisierte Darstellung des Unfallhergangs verwiesen. Ein großes Presse-Echo findet der Vorfall nicht. Die französische Seite ist nicht daran interessiert, den Fall öffentlich

oder politisch zu instrumentalisieren. Die beteiligten Mitarbeiter des MfS und der NVA bekommen für die „erfolgreiche Blockade“ Geldprämien zuerkannt. Nur hinter den Kulissen wird eifrig zurückgerudert. Die DDR fürchtet in der Sache um die ansonsten guten

diplomatischen Beziehungen zu Frankreich. Der Mielke-Stellvertreter und Vorgesetzte der Linie VIII, Generalleutnant Gerhard Neiber, ruft seine Untergebenen der Einsatzrichtung MVM zur Ordnung. Nach einer peniblen Auswertung unter der Regie von Generalmajor Albert Schubert wird kleinlaut nach oben gemeldet „grundsätzlich derartige operative Maßnahmen qualifiziert vorzubereiten und nur dort durchzuführen, wo Auswirkungen, wie sie am 22. 03. 1984 auftraten, weitgehendst ausgeschlossen werden können.“¹¹ Auf die Notwendigkeit klarer Orientierungen auch für die Linie I wird eindeutig verwiesen, um zu gewährleisten „daß durch die eingeleiteten operativen Sicherungsmaßnahmen gegen Angehörige der MVM an Objekten und Einrichtungen der NVA nicht solche Auswirkungen wie beim genannten Vorkommnis

eintreten, da sich daraus ernsthafte Probleme für die Tätigkeit der sowjetischen MVM in der BRD sowie [für] die politische Lage und Beziehungen der UdSSR und der DDR zu den USA, Großbritannien und Frankreich belastende Momente ergeben können.“¹² Störmaßnahmen ist der Vorrang einzuräumen. Blockaden sollen nur bei vertretbarem Risiko und unter Ausschluss von Personen- und materiellen Schäden an geeigneten Objekten, die einer häufigen provozierenden militärischen Aufklärung durch die MVM unterliegen, organisiert werden. Im Rahmen einer komplexen MVM-Abwehrarbeit im MfS konnte die Erwartungsbeobachtung der ihr zugedachten Rolle nie gerecht werden, denn die Missionen verstanden es durchaus trickreich, sich ihren Verfolgern zu entziehen oder gar nicht erst in deren Fallen zu tappen. Das MfS schaute in der Regel den Militärverbindungsmissionen hinterher und nicht voraus. Oder um eine Metapher aus der Märchenwelt der Gebrüder Grimm zu bemühen: Die Hasen fuhren Lada und die Igel Mercedes. Philippe Mariotti und seiner Nr. 32 hat das trotzdem nichts genützt.

11 11 BStU, MfS, Sekr. Neiber Nr. 419, S. 10

12 12 BStU, MfS, Sekr. Neiber Nr. 419, S. 10 f.



Abb. K903: Von den Franzosen an der Unfallstelle aufgestelltes Kreuz, welches vom MfS sofort wieder entfernt wurde.

10 BStU, MfS, ZAIG, Nr. 15310, S. 41 f.