



## Ein Albtraum vom Fliegen

**Am 28. Mai 1999 starb Aamir Ageeb an Bord der Lufthansa-Maschine LH 558 nach Kairo. Drei Beamte des Bundesgrenzschutzes hatten den 30jährigen Sudanesen so brutal misshandelt, dass er erstickte. Die Grenzschützer hatten ihm einen Motorradhelm aufgesetzt, ihn an Händen und Füßen gefesselt und beim Start der Maschine mit aller Gewalt seinen Kopf zu den Knien gedrückt.**

Ageeb war nicht das erste Opfer der brutalen Abschiebepraxis in einem Flugzeug der Lufthansa. Im August 1994 war der Nigerianer Kola Bankole ebenfalls in einer Lufthansa-Linienmaschine getötet worden. Grenzschützer hatten den herzkranken Asylbewerber wie ein Paket verschürt, ihm einen Strumpfknebel in den Mund geschoben und ein Arzt hatte eine Beruhigungsspritze verabreicht. Kola Bankole starb noch vor dem Start der Maschine auf dem Rhein-Main-Flughafen.

Noch unter dem Eindruck des Todes von Aamir Ageeb protestierten Kölner Aktivistinnen der Kampagne »Kein Mensch ist illegal« im Juni vergangenen Jahres auf der Hauptversammlung der Lufthansa AG in der Domstadt gegen das mörderische Geschäft mit der Abschiebung. Sie entrollten ein Transparent und forderten Konsequenzen aus dem Tod von Kola Bankole und Aamir Ageeb. Denn die Täter blieben unbehelligt. Auch das Ermittlungsverfahren gegen die Grenzschützer, die Aamir Ageeb töteten, verläuft im Sande.

Anders in Belgien. Dort löste der Tod Semira Adamus im Herbst 1998 einen Sturm der Entrüstung aus, so dass der Innenminister zurücktreten musste. Die Nigerianerin war von Polizisten bei der Abschiebung nach Lagos mit einem Kissen erstickt worden. Auch in Österreich geriet der Innenminister unter Druck, nachdem am 1. Mai 1999 der Nigerianer Marcus Omofuma bei der Abschiebung von Wien nach Sofia unter Leukoplaststreifen erstickt war. Und nach Protesten von Passagieren gegen die



brutale Abschiebepraxis zog die Swissair im vergangenen Oktober erste Konsequenzen aus dem Tod des Palästinensers Khaleel Abuzarifeh, der im März auf dem Flugplatz Kloten erstickt war. Die Fluggesellschaft stornierte die sogenannten »Level 3«-Ausschaffungen. Seitdem weigert sich das Fluggesellschaftspersonal der Swissair, von der Kantonspolizei gefesselte, geknebelte oder mit Betäubungsmittel »ruhig gestell-

te« Abschiebegefährtinge mit an Bord zu nehmen. Kampagnen in Belgien und in den Niederlanden haben die europäischen Fluggesellschaften verunsichert. Die niederländische Martin Air sah sich als erste Airline gezwungen, das schmutzige Geschäft mit den Abschiebungen aufzugeben. Nach dem Mord an Semira Adamus stellte auch die belgische Gesellschaft Sabena den gewaltsamen Transport von

Abschiebegefährtingen ein. Andere Fluglinien wie die französische Gesellschaft Air France und die niederländische KLM fürchten ebenfalls um ihr Image. Auch die deutsche Lufthansa sieht sich seit der Protestaktion auf der Aktionärsversammlung in der Kritik. Aufgrund von Protesten am Flugschalter in Paris-Orly stoppte die Lufthansa schon zweimal die Abschiebungen, buchstäblich in letzter Minute. Offensichtlich hat auch die größte deutsche Fluggesellschaft ein Imageproblem.

Doch die Lufthansa will auf das lukrative Geschäftsfeld bisher nicht verzichten. Nachdem 1985 zwei Flüchtlinge bei ihrer Abschiebung nach Damaskus den Stewardessen Glasscherben an den Hals gesetzt hatten, um den Piloten zur Umkehr zu bewegen. Die Fluggesellschaft reagierte prompt auf den Zwischenfall und weigerte sich, Abschiebungen ohne Sicherheitsbeamte zu transportieren. Doch ein Jahr später waren die Bedenken des Vorstandes gegen das Geschäft mit den Abschiebungen verfliegen - rund acht Millionen Mark Umsatz verlor die Aktiengesellschaft in diesem Jahr, berichtete der Stern. Seitdem wird die Hälfte von 10.000 Flüchtlingen, die jährlich allein vom Rhein-Main-Airport aus abgeschoben werden, mit Linienmaschinen der Lufthansa ausgeflogen. Um bei den Passagieren kein Aufsehen zu erregen, werden die »Schublinge« - so der Sprachgebrauch des BGS - über die hintere Flugzeugtreppe in die Maschine verfrachtet und in die letzte Reihe bugsiert, schließlich ist man bei der Airline um Diskretion bemüht.

### Fasten your seatbelts!

Der Vorstand der Lufthansa wird auf das Geschäft mit den Abschiebungen erst verzichten, wenn das Image der Fluggesellschaft auf dem Spiel steht. Deshalb startet »Kein Mensch ist illegal« eine internationale Kampagne. Ziel ist es, die Airline zum Einlenken zu bewegen: Keine Abschiebungen mehr mit Lufthansa!

Diese Forderung dürfte eigentlich nicht zuviel verlangt sein. Und deswegen werden wir überall auftauchen, wo die Lufthansa präsent ist, im Internet, vor den Flugschaltern auf den Airports, bei den Niederlassungen der Lufthansa, in Reisebüros. Wir werden alle Mitarbeiter der Gesellschaft aufordern, den Transport von »Schublingen« abzulehnen, und sie und die Fluggäste über Möglichkeiten des Protestes gegen Abschiebungen aufklären. Denn nicht nur der Bundesgrenzschutz und die Geschäftsführungen der Luftfahrtgesellschaften tragen Verantwortung für Abgeschobene. Auch Piloten, Stewardessen, das Bodenpersonal und Polizisten können sich weigern, als willfährige Handlanger der staatlichen Abschiebepolitik zu fungieren und damit womöglich das Leben von Flüchtlingen retten. Flugkapitäne sind nicht nur für die Sicherheit, sondern auch das Leben und die körperliche Unversehrtheit an Bord verantwortlich. Um dem verzweiften Protest von Flüchtlingen zum Erfolg zu verhelfen, bedarf es oft gar nicht viel. Manchmal genügen laute Worte oder die schlichte Weigerung von Passagieren, sich beim Start der Maschine hinzusetzen. Wir fordern deshalb auch die Fluggäste auf, gegen Abschiebungen zu protestieren. Zeigen Sie Zivilcourage! Melden Sie sich auch direkt bei der Lufthansa-Zentrale: Telefon: 0221-8260 Telefax: 0221-8263818 <http://www.lufthansa.com>



**Verstärkte Proteste** werden auf deutschen und europäischen Flughäfen für die nächste Zeit erwartet. Ziel der Aktionen ist es, Abschiebungen zu verhindern und in diesem Zusammenhang auf die fragwürdige Rolle vieler Fluggesellschaften hinzuweisen.

## Passagiere greifen ein

**Fluggesellschaften sind verantwortlich für Misshandlungen, die Abgeschobenen durch BGS-Beamte oder durch eigenes Sicherheitspersonal zugefügt werden**

Dies ist die Konsequenz aus dem Tokioter Abkommen von 1963, das die Verantwortlichkeit für Maßnahmen an Bord regelt und in Deutschland durch Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes umgesetzt ist. Inzwischen bestreitet niemand mehr, dass allein die Flugkapitäne für Zwangsmaßnahmen an Bord zuständig sind - sobald die Flugzeugtüren geschlossen sind. Sie allein sind Inhaber der »Bordgewalt« und verpflichtet, die Sicherheit an Bord zu gewährleisten. Die Begleitbeamten des Bundesgrenzschutzes sind hingegen den übrigen Passagieren gleichgestellt, sie können keine Amtshandlungen mehr vornehmen. Gleichwohl versuchen die Fluggesellschaften und die Pilotenvereinigung Cockpit weiterhin, die Verantwortung an den Staat zu delegieren. »Die Fluggesellschaft beziehungsweise der Kapitän ist enthaftet, weil die Abschiebung auf Veranlassung des Staates geschieht und der Staat haftet letztendlich für das Wohl des Passagiers bzw. des Abschiebungs«, so Georg Fongern, Cockpit-Sprecher. Ganz anders die Gewerkschaft der Polizei: »Die

Beamten sind lediglich Erfüllungshelfen des Kapitäns; dieser hat die alleinige Verantwortung für Passagiere und Flugzeug«, so Jörg Radeck, Sprecher der GdP. Die Frage nach der Verantwortung ist nicht nur akademischer Natur. Die Konsequenzen sind vielfältig. So hängt die zivilrechtliche Haftung im Falle der Verletzung oder gar Tötung des abgeschobenen Passagiers durch BGS-oder Polizeibeamte nicht zuletzt davon ab, in wessen Aufgabenbereich diese tätig geworden sind. Unterstützen sie den Piloten bei der Ausübung der Bordgewalt, so sind sie dessen Hilfskräfte. Damit haftet nach arbeitsrechtlichen Prinzipien letztlich der Arbeitgeber des Kapitäns, also die Fluggesellschaft. Werden die Begleitbeamten vom Flugkapitän nicht autorisiert, so haften sie persönlich und mit ihrem gesamten Vermögen. Die Normen, die die Haftung des Staates für Schäden bei hoheitlichen Handlungen begründen, gelten nicht, denn eine Hoheitsgewalt gibt es nicht mehr. Kein Wunder, dass die Gewerkschaft der Polizei auf der Verantwortung der Airline beharrt. Auch

strafrechtlich können im Falle einer Verletzung oder gar Tötung des Passagiers sowohl die handelnden Beamten als auch der Flugkapitän zur Rechenschaft gezogen werden. Da nämlich der Kapitän eine sogenannte »Garantenstellung« innehat und gesetzlich verpflichtet ist, für die Sicherheit der Passagiere zu sorgen, sind ihm die Folgen seiner pflichtwidrigen Unterlassung zuzurechnen. Umso mehr haben Flugkapitäne Grund, den Transport von Zwangspassagieren abzulehnen. Passagiere, die Vorfälle beobachten, bei denen unmittelbare Gefahr für Leben oder körperliche Unversehrtheit eines Mitpassagiers besteht, sind ebenfalls in der Pflicht. Wegschauen ist unterlassene Hilfeleistung und gemäß § 323 c StGB strafbar. Wer eingreift, handelt rechtmäßig und hat nicht zu befürchten, wegen Widerstandes gegen Vollstreckungsbeamte belangt zu werden. Das sieht auch die Gewerkschaft der Polizei so. »Eigentlich müssten Passagiere im Falle von Zwangsmaßnahmen gegen die Polizeibeamten vorgehen, da diese in einem rechtsfreien Raum handeln«, sagt Radeck.



## Kontakt

**Die Kampagne kein mensch ist illegal verfügt über kein Büro oder feste Strukturen, ist aber über diese Ansprechstellen erreichbar.**

Post: kein mensch ist illegal  
c/o Forschungsgesellschaft  
Flucht und Migration  
Gneisenaustraße 2 a  
10961 Berlin  
Telefax: 06181/184892  
Telefon: 0172/8910825

e-mail: grenze@ibu.de  
Web: <http://www.contrast.org/borders/kein>  
Bankverbindung:  
Forschungsgesellschaft  
Flucht und Migration  
Berliner Sparkasse BLZ 100 500 00  
Konto-Nr.: 61 00 24 264  
Stichwort: kein mensch ist illegal

## Gruppen vor Ort

**Vor Ort wird die Kampagne unter vielen anderen von folgenden Initiativen getragen**

AG Blinde Passagiere  
c/o Dok-Zentrum  
Wohlersallee 12  
22767 Hamburg

AG3F/Karawanekomitee  
Meltzerstr. 8  
63450 Hanau  
Tel./Fax: 06181-184892  
AG3F@OLN.comlink.apc.org

AGIS  
Antirassistische Gruppe Internationale Solidarität  
Kranichsteinerstr. 81  
64289 Darmstadt  
Tel. 06151/9683089  
Fax. 06151/665648

Anti-Rassismus-Plenum Göttingen  
c/o Buchladen Rote Straße  
Nicolikirchhof 7  
37073 Göttingen

Anti-Rassismus-Büro  
Sielwall 38  
28203 Bremen  
0421-706444  
arab@is-bremen.de

BI Asyl Regensburg  
Am Hochbehälter 11  
93059 Regensburg  
Deserteursberatung  
Schottengasse 3A/1/59  
A-1010 Wien

Österreich  
Tel.: 0043-1-5337271  
Deserteurs.Fluuchtlingsberatung@blackbox.at  
Forschungsgesellschaft Flucht und Migration e.V.  
Gneisenaustr. 2a  
10961 Berlin

(j)Tel./Fax:030-6938318;  
FFMeSnafu.de (Grenzcampbüro)  
(li) Tel./Fax: 030-6935670; FFMe@IPN-B.de

Bayerischer Flüchtlingsrat  
und über die grenze  
Valleystr. 42  
81371 München  
Tel.: 089-762234  
Fax: 089-762236  
bfr@ibu.de

Flüchtlingsrat Niedersachsen  
Lessingsstr. 1  
31135 Hildesheim  
Tel.: 05121-15605  
Fax: 05121-31609  
buero@fluertat-nds.comlink.apc.org

Flüchtlingsrat Wiesbaden  
Blücherstr. 32  
65195 Wiesbaden  
Tel./Fax:0611-495249  
fluuchtlingsrat@nasa-online.de

Initiative gegen Abschiebung, Frankfurt/M.  
c/o Dritte Welt Haus  
Falkstr. 74  
60487 Frankfurt/M.  
Tel.:069-79201772

Infoladen Leipzig  
c/o Conne Island  
Koburger Str. 3  
04277 Leipzig  
Tel.:0341-3026504  
Fax: 0341-3026503  
ileisland.free.de

Initiative »kein Mensch ist illegal«  
c/o ZfB Uni Stuttgart  
Kepplerstr. 17  
70049 Stuttgart  
Tel.:0711-1213053  
Fax: 0711-1213567  
bgr@faeve.uni-stuttgart.de

Karawanekoordination:  
Intern. Menschenrechtsverein Bremen e.V.  
Wachmannstr. 80  
28201 Bremen  
Tel.: 0421-5577093 Büro  
Fax: 0421-5577094  
mail@humanrights.de

Kölner Netzwerk »Kein Mensch ist illegal«  
Siebachstr. 85  
50733 Köln  
Tel.: 0221-97310313  
kml@stadtreue.de

Kooperative Flüchtlingsolidarität  
Wilhelm-Bloom-Str. 12  
30451 Hannover

Nürnberger Bündnis »kein mensch ist illegal«  
c/o Stadtteilkennzeichen DESI  
Brückenstr. 23  
90419 Nürnberg  
Tel.: 0911-336513 Freie Flüchtlingsstadt

Südbadisches Aktionsbündnis gegen  
Abschiebungen  
c/o Aktion Dritte Welt  
Postfach 5328  
79020 Freiburg

# Kranich unterm Hakenkreuz

**Die »Deutsche Lufthansa« beteiligte sich am Angriffskrieg der Nazis und profitierte von der Sklavenarbeit**

»Adolf Hitler fliegt durch Deutschland! Die Bewegung chartert ein Sonderflugzeug der Deutschen Lufthansa. Erhard Milch, heute Staatssekretär der Luftfahrt, damals Direktor der Deutschen Lufthansa, weiß, daß es nur einer der Besten seiner Flugkapitäne sein kann, dem er das Sonderflugzeug des Führers anvertraut, zugleich aber auch ein Nationalsozialist... Hansi Baur. Er soll den Führer fliegen. Und er fliegt ihn.« (Joachim Matthias, Kameraden der Luft, 1938)

Die Stiftung der deutschen Industrie für die Entschädigung der ZwangsarbeiterInnen hat bislang bekanntlich nur wenige Mitglieder. In ihr sind vor allem die Firmen und Konzerne vertreten, die einen internationalen Imageschaden befürchten, wenn ihr Engagement in Sachen Ausbeutung von Zwangsarbeitern allzu bekannt wird. Die »Deutsche Lufthansa«, der »Diener von Volk und Staat,« so der Ehrentitel in Nazi-Deutschland, hatte allen Grund, möglichst leise und geräuschlos dem Fonds beizutreten, denn welcher international Reisende wäre begeistert, wenn er Einzelheiten über das Wirken der Lufthansa in Nazi-Deutschland erfahren würde. Denn hinter dem Einsatz der ZwangsarbeiterInnen verbirgt sich die Verstricktheit der deutschen Zivilfliegerei in Kriegsvorbereitung und Nazi Herrschaft. Die Lufthansa war seit ihrer Gründung 1926 integraler Bestandteil der geheimen Rüstungsprogramme. Mit der Machtübernahme der Nazis beschleunigten sich die Anstrengungen, eine kriegsfähige Luftwaffe zu entwickeln. Hermann Göring und sein Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium Erhard Milch, der ehemalige Direktor der Lufthansa, waren die zentralen Figuren bei der geheimen Aufstellung der deutschen Luftwaffe. Unter der Ägide von Milch wurden die Zivilflugzeuge der Lufthansa seit 1933 als sogenannte Behelfsbomber im Krisenfall eingeplant. Sehr früh wurde die Lufthansa zur inoffiziellen Transportlinie für Agenten und Militärpersonal. 1936 schickte die Lufthansa im Auftrag des »Führers« Flugzeuge für Francos Truppen in den Spanischen Bürgerkrieg. Sie wurden in der Lufthansa-Werkstatt Boblingen gewartet

und durch Lufthansa-Piloten im Direktflug nach Sevilla überführt. 1938, zu Beginn der »Sudetenkrise«, standen Lufthansa-Flugzeuge mit SS-Mannschaften auf den Flugplätzen für den Fall bereit, dass die Besetzung des »Sudetenlandes« auf Widerstand stoßen sollte. Diese »Friedenseinsätze« wurden nach dem offiziellen Kriegsbeginn noch erheblich ausgeweitet:

terInnen in München. Dort mussten 248 Kriegsgefangene arbeiten. In Lübeck unterhielt das Luftwaffenzeugamt zusammen mit der Lufthansa drei Lager für zivile »FremdarbeiterInnen« mit 480 Personen. In Echterdingen bei Stuttgart waren 247 holländische Zwangsarbeiter am Flughafen zur Wartung der Flugzeuge eingesetzt. 1942 wurden noch einmal zusätzlich 477



Besatzungen der Lufthansa beteiligten sich mit ihren Flugzeugen an Militäroperationen und geheimen Kommandooperationen. So wundert es nicht, dass die »Lufthanseseiten nach dem verlorenen Krieg wie SS-Leute behandelt wurden.« (Rudolf Braunburg: Die Geschichte der Lufthansa) Ab Kriegsbeginn arbeiteten die Werkstätten der Lufthansa ausschließlich für die Luftwaffe. In diesen kriegswichtigen Betrieben wurden sehr schnell auch die ersten Kriegsgefangenen und zivilen »Fremdarbeiter« zur Arbeit gezwungen. Verbürgt ist der Einsatz von Zwangsarbeit-

RussInnen - unter ihnen auch 41 Kinder - in das Lager der Lufthansa am Flughafen Echterdingen verschleppt. Die Verantwortlichen der Lufthansa für die Zwangsarbeit wurden nach dem Krieg nicht belangt. Nur der schon genannte Erhard Milch wurde im Nürnberger Kriegsverbrecherprozess wegen zahlreicher Kriegsverbrechen zu einer lebenslangen Haftstrafe verurteilt, aber schon 1954 wieder begnadigt. Die ZwangsarbeiterInnen aus den Lagern der Lufthansa warten hingegen seit 55 Jahren auf Entschädigung.

## Für freies Fluten

**»Für freies Fluten - Schotten dicht für die Flüchtlinge, die in die BRD reinwollen. Flug frei für alle, die raus sollen. Die deutsche Lufthansa, immer treu im Dienste des Staates, macht es möglich.«**

Mit diesen Sätzen beginnt die Erklärung, in der die Revolutionären Zellen (RZ) im Oktober 1986 begründen, warum sie an der Hauptverwaltung der Lufthansa in Köln einen Sprengsatz gezündet haben. Eine ganze Serie von Angriffen der RZ richteten sich 1986/87 gegen Institutionen wie auch Verantwortliche für die herrschende Flüchtlingspolitik, zu einer Zeit, in der erstmals eine massive rassistische Hetzkampagne gegen Asylbewerber inszeniert worden war. Den militanten Angriffen, unter anderem gegen das Ausländerzentralregister in Köln oder verschiedene Ausländerbehörden, lagen Analysen zu Grunde, die heute für die damalige Situation als überaus weitsichtig anzusehen sind. Der staatlichen rassistischen Formierung sollte damit eine militante Politik entgegengesetzt werden, in der Hoffnung, dass die damals noch breitere politische Bewegung diese Schwerpunktsetzung aufgreift.

Zwar versuchten die RZ noch bis in die 90er Jahre hinein, den Widerstand gegen

Abschiebungen mit zahlreichen Aktionen zu unterstützen. Angesichts der mittlerweile etablierten rassistischen Gewalt im wiedervereinigten Deutschland und dem Niedergang der Linken gaben die RZ 1992 ihre Selbstauflösung bekannt.

Viele Jahre nach dem Ende der RZ gelang es der Polizei einen Tatverdächtigen zu ermitteln. Dieser avancierte zum Kronzeugen der Bundesanwaltschaft. Doch seine Aussagen erwiesen sich bisher als wenig glaubhaft. Kurz vor Weihnachten vergangenen Jahres überfiel ein Großaufgebot der Polizei, des Bundeskriminalamtes und der GSG 9 den Mehringhof in Berlin-Kreuzberg. In dem bekannten Szenetreff sollte sich nach Angaben des Denunzianten eine Sprengstoffdepot der RZ befunden haben. Doch die Razzia war ein Schlag ins Wasser, gefunden wurde nichts. Trotzdem blieben die drei Personen, die gleichzeitig in Berlin und Frankfurt unter dem schwerwiegenden Vorwurf der Mitgliedschaft in einer »terroristischen Vereinigung« nach § 129a festgenommen worden waren, in Haft.

Mittlerweile sitzen insgesamt vier Frauen und Männer im Gefängnis, die 1986/87 an militanten Aktionen der RZ in Berlin beteiligt gewesen sein sollen, obwohl diese Taten längst verjährt sind. Doch inzwischen wird in der Öffentlichkeit Protest laut, schließlich fand die Praxis von RZ und Roter Zora in den sozialen Bewegungen der siebziger und achtziger Jahre breite Zustimmung. Die aktuellen Ermittlungen der Bundesanwaltschaft erscheinen insofern als späte Abrechnung mit einem viele Jahre erfolgreichen basis-militanten Konzept, gegen das der Staatsschutz trotz seines enormen repressiven Instrumentariums aus Antiterrorgesetzen, Kronzeugenregelung, Einschränkung der Rechte der Verteidigung, Isolationshaft, Hochsicherheitstrakten, Lauschangriffen kaum Ermittlungserfolge vorweisen konnte. Damit das so bleibt, sollten sich die entsprechenden Ermittlungsgruppen des Bundeskriminalamtes schleunigst auflösen und die wegen angeblicher Mitgliedschaft in der RZ Verhafteten freilassen.

## Neuerscheinung



**Ohne Papiere in Europa: Illegalisierung der Migration - Selbstorganisation und Unterstützungsprojekte in Westeuropa**

In insgesamt 13 Beiträgen, u.a. zu Frankreich, England, der BRD, den Niederlanden, Polen, Spanien, Italien, der Schweiz und Österreich werden Hintergründe und aktuelle Entwicklungen der Illegalisierungsprozesse skizziert sowie soziale und politische Widerstandsformen beschrieben. Das Buch soll in erster Linie zu einer besseren, praktisch orientierten Vernetzung antirassistischer Gruppen quer durch Europa beitragen. Zu diesem Zweck wurde auch ein recht umfassender Adressenteil im Anhang aufgenommen.

250 Seiten, Preis 24 DM. Bestellungen über  
Verlag der Buchladen Schwarze Risse/Rote  
Straße/VLA, Gneisenaustr.2a, 10961 Berlin,  
Tel.: 030/6928779 Fax: 030/6919463

# stop!deportation

<http://www.deportation-alliance.com>

kein  
mensch  
ist  
illegal