Ausbaupläne für Frankfurter Flughafen

Einer der Hauptinteressenten für eine weitere Expansion des Rhein-Main-Flughafens ist die Lufthansa als quasi monopolartige deutsche Luftfahrtgesellschaft. Darauf weist der Arbeitskreis Umweltschutz Wiesbaden hin. Der AKU ist eine von zahlreichen Initiativen gegen den weiteren Ausbau von Rhein-Main. Der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa Weber habe schon im November 1997 den Startschuss für den Ausbau des Flughafens durch die Forderung nach einer neuen Start-/Landebahn gegeben. Bei der derzeit gültigen Begrenzung der Flugbewegungen auf 400.000 Starts und Landungen pro Jahr werde Frankfurt seine Drehkreuzfunktion verlieren, so Weber. Ökonomische Stagnation, schließlich Niedergang seien die Folgen. Der Lufthansachef fordert mindestens 700.000 Flugbewegungen für Rhein-Main. Die Umweltschützer warnen dagegen vor den gesundheitlichen, ökologischen und sozialen Folgen für die Menschen im Einzugsbereich einer weiteren Start- und Landebahn. Schon heute sei die Lufthansa, als bei weitem größter Anbieter von Nachtflügen, die Luftfahrtgesellschaft, die in schlimmster Weise für den Lärmterror in der Region verantwortlich ist.

Handbuch kein mensch ist illegal

Das handbuch »kein mensch ist illegal« stellt die wichtigsten Aspekte praktischer Unterstützungsarbeit für illegalisierte Flüchtlinge dar. In praktischen Handreichungen, Berichten, Reportagen, Gesprächen und Polemiken wird genau zwei Jahre nach dem Start der Kampagne auf der documenta X ein aktueller Zwischenstand der Auseinandersetzungen vorgelegt.
Kein Mensch ist illegal, ID-Verlag Berlin, 144 Seiten, DM 16

Plakatausstellung

Im kommenden Mai wird ein eigene **Ausstellung** mit Infotafeln und Plakaten zur Lufthansa-Kampagne vorgestellt werden. Die Ausstellung kann über die Kölner Adresse ausgeliehen werden:

Kölner Netzwerk kein mensch ist ilegal
c/o Ev. Gemeinde, Siebachstr. 85,
50733 Köln, Tel: 0221/97310313,
e-mail: kmii@stadtrevue.de

Material zur Lufthansa-Kampagne

Die zentralen **Kampagnenplakate**, die Kampagnenzeitung ab einer Bestellmenge von 30 Exemplaren, sowie Postkarten, Aufkleber und eine Reihe weiterer Flugblätter können zum Selbstkostenpreis und zuzüglich Proto und Verpackung unter folgender Adresse bestellt werden:

AG für Freies Fluten, Metzgerstr.8,
63450 Hanau, Fax: 06181/184892,
Email: AG3F@OLN.comlink.apc.org

Organisierte Unmenschlichkeit

40.000 Abschiebungen im Jahr 1998 - so lautete die Erfolgsbilanz des Bundesgrenzschutzes (BGS). Damit hält Deutschland einen traurigen Europarekord und festigt seine Vorreiterrolle in der europäischen Abschiebepolitik

Um eine solch effektive Abschiebepraxis durchzusetzen, bedarf es eines hohen Maßes an Spezialisierung und ressortübergreifender Zusammenarbeit, aber auch bösartiger Fantasie und Kaltherzigkeit bei den Strategen. Hochspezialisierte Stäbe in den sogenannten Zentralen Rückführungsstellen der Länder sowie bei der Grenzschutzdirektion in Koblenz sind mit nichts anderem befasst, als neue Mittel und Wege zu finden, »unerwünschte Ausländer« loszuwerden. Moderne Technokraten haben sich der Bekämpfung der illegalen Migration verschrieben.

Kein Maßstab scheint mehr zu gelten, wenn es um die Durchsetzung der Ausreiseverpflichtung geht. In München werden regelmäßig Außentermine der Botschaften der Herkunftsländer von Flüchtlingen abgehalten - in einer staatlichen Flüchtlingsunterkunft. In Nürnberg wurden iranische Frauen zwangsweise verschleiert, um von ihnen Passfotos anzufertigen, die für die Beschaffung von Heimreisepapieren benötigt werden. Überall in Deutschland werden Eheschließungen zwischen Deutschen und Flüchtlingen massiv behindert und vielfach durch bürokratische Hürden unmöglich gemacht. Familien werden auseinandergerissen, notfalls schon mal Eltern ohne ihre Kinder abgeschoben, wie jüngst in Regensburg geschehen, wo ein 10jähriges armenisches Mädchen allein zurückblieb.

Doch nach wie vor läuft die Abschiebemaschine nicht reibungslos. Manche Herkunftsländer konnten trotz weitreichender Versprechungen oder Androhung von wirtschaftlichen Nachteilen noch immer nicht dazu gebracht werden, ihre Staatsangehörigen als solche anzuerkennen. Ständig werden Flugverbindungen in Bürgerkriegsgebiete gestrichen und wieder aufgenommen, ständig weigert sich der BGS aus Angst um die eigene Haut, dorthin zu fliegen. Manchmal, wie unlängst im Fall Guinea geschehen, weigern sich die Heimat-behörden, Heimreisepapiere ihrer eigenen Botschaft anzuerkennen. Und dann gibt es auch noch solche Menschen wie Abdallah (siehe Artikel unten), die lieber ein Jahr im Knast sitzen und bereit sind, alles zu tun, um ihre Abschiebung ins Herkunftsland zu verhindern. Schwierige Fälle für die Abschieber.

Mit ihren zahlreichen Direktverbindungen in nahezu alle Regionen der Welt kommt der Lufthansa im Abschiebegeschäft eine große Bedeutung zu. Doch nicht zuletzt angesichts der genannten Todesfälle, den damit verbundenen Protesten und Kritiken, die selbst bei Teilen des Lufthansapersonals geäußert werden, haben die zuständigen Behörden längst eine ganze Palette von Abschiebeoptionen entwickelt, die zudem besser dem erwarteten Widerstandsverhalten der sogenannten »Deportees« angepasst sind. Etwa 90 Prozent der Abgeschobenen in Linienmaschinen fliegt nach Angaben des BGS ohne Begleitung. Der BGS überwacht zwar den Einstieg ins Flugzeug, doch die betroffenen Personen werden als passiv eingeschätzt. Viele fliegen in der Tat insofern »freiwillig« mit, weil ihnen ansonsten nur die Fortsetzung der Abschiebehaft droht. Bei Lufthansaflügen dürfen aus Sicherheitsgründen dennoch maximal fünf unbegleitete »Deportees« im gleichen Flugzeug fliegen. Mit den als renitent oder gar potenziell gefährlich eingestuften Abzuschiebenden, nach offiziellen Zahlenangaben etwa zehn Prozent der Betroffenen, sind 1998 ca. 9000 Beamte mitgeflogen. Noch immer werden hierzu, wie bei den unbegleiteten Abschiebungen, auch Linienmaschinen der Lufthansa oder anderer großer Airlines genutzt. Doch immer häufiger chartern die Behörden Flugzeuge bei kleineren Gesellschaften oder Tochtergesellschaften der großen Airlines zu reinen Abschiebezwecken, in denen dann größere Gruppen von MigrantInnen mit einer entsprechenden Überzahl von BGS-Beamten abgeschoben werden. Solche Abschiebungen finden in der Regel unter Ausschluss jeglicher Öffentlichkeit von den Frachtflugterminals der Flughäfen statt. Ein Beispiel unter vielen ist eine bundesweit koordinierte Abschiebung von ca. 60 nigerianischen Männern vom Münchner Flughafen im März 1999. Sie wurden gefesselt und in Begleitung von etwa 100 BGS-Beamten in einer Maschine der Caledonian Airlines nach Lagos geflogen. Zunehmend werden aber auch die Angebote jener Fluggesellschaften in Anspruch genommen, die ihr eigenes Sicherheitspersonal zur Verfügung stellen. Berüchtigtes Beispiel ist die staatliche rumänische Fluggesellschaft TAROM, die nach Abschluss einer Rahmenvereinbarung mit der Grenzschutzdirektion Koblenz wöchentlich eine Sammelabschiebung ab Düsseldorf fliegt. Die Sicherheitsleute dieser Airline sind u.a. mit Elektroschockgeräten bewaffnet.

Immer häufiger werden in sog. »Rückübernahmeabkommen« die genauen Modalitäten der Abschiebung festgelegt. So bestimmt das deutsch-algerische Abkommen, dass Luftwegabschiebungen nur mittels Linienflügen stattfinden dürfen, die Anzahl auf 30 Personen pro Flug begrenzt sein muss und von »spezialisiertem Sicherheitspersonal« begleitet werden soll. Was recht abstrakt klingt, heißt ganz konkret, dass Abschiebungen ausschließlich mit der algerischen Fluggesellschaft Air Algerie ab Frankfurt/Main oder Berlin-Schönefeld stattfinden können und das »spezialisierte Sicherheitspersonal« immer von algerischer Seite gestellt wird. Der BGS weigert sich nämlich, nach Algerien zu fliegen. Die Auslieferung an die algerischen Behörden findet damit in der Praxis bereits auf deutschen Flughäfen statt.

Großes Kopfzerbrechen bereitet den Abschiebern die Tatsache, dass manchmal die Staatsangehörigkeit der Betroffenen nicht eindeutig festgestellt werden kann. Versuche, diese durch aufwendige Sprachanalysen nachzuweisen, scheiterten daran, dass die kolonialen Grenzziehungen, insbesondere in Afrika, eine einwandfreie Zuordnung einer Sprache zu einem Staat oft nicht erlauben. Deshalb sind einige europäische Staaten dazu übergegangen, Drittländer dafür zu bezahlen, fremde Staatsangehörige zu übernehmen und sich um die Weiterschiebung in deren mögliche Heimatstaaten zu kümmern. Besonders Ghana und die Elfenbeinküste bieten Europa ihre Gefängnisse und die Transitbereiche ihrer Flughäfen gegen Bares für eine Auslagerung der Abschiebehaft an. Versuche von Menschenrechtsorganisationen, das Schicksal einiger nach Ghana abgeschobener Personen ungeklärter Nationalität zu verfolgen, blieben ergebnislos. Die Spur der Abgeschobenen blieb im Dunklen und es besteht Anlass zur Befürchtung, dass sie in ghanaischen Gefängnissen inhaftiert oder ums Leben gekommen sind. Die Kampagne gegen die Lufthansa muss deshalb mit der Entwicklung von Widerstandsformen gegen andere Abschiebeformen einhergehen. Mag sein, dass oft keine Chancen zu sehen sind und das Ohnmachtsgefühl überhand nimmt. Aber es ist wichtig zu wissen, dass der Reibungsverlust innerhalb des Systems schon so groß ist, dass schon ein wenig Sand im Getriebe dazu führen kann, die Maschine kurzfristig lahm zu legen. Jede abgebrochene Einzelabschiebung, jeder boykottierte Botschaftstermin, jeder Sammel-transport, der halbleer fliegen muss, weil die vorgesehenen Passagiere nicht greifbar sind, wird ihnen Kopfschmerzen bereiten. Aber wie groß wären diese Kopf-schmerzen erst, wenn sich nach Sabena und Swissair schließlich auch Lufthansa weigern würde, Tickets für Abschiebungen zu verkaufen?

Abschiebung um jeden Preis

Wie die bayerischen Behörden dennoch am Widerstand eines Flüchtlings scheiterten

Zugegeben: Abdallah Fathelrahman ist ein besonderer Fall. Und auch der bayerische Innenminister verfügt über die besondere Eigenschaft, bestimmte Herausforderungen persönlich zu nehmen. Zumal, wenn sich die Vorgänge in seiner Heimatstadt abspielen. In Bayern darf es einfach nicht sein, dass einer, der gegen seine Abschiebung kämpft, damit auch noch Erfolg hat.

Abdallah Fathelrahman, abgelehnter sudanesischer Flüchtling, konnte es dreimal verhindern, mit Maschinen der Lufthansa abgeschoben zu werden. Beim ersten Mal genügte noch schlichte Renitenz. Bereits beim zweiten Mal kam es im Flugzeug zu heftigem Gerangel mit den Begleitbeamten, die die Abschiebung abbrachen, nachdem einer von ihnen auf einen Passagier gefallen war. Der dritte Abschiebeversuch endete im November 1998 in Frankfurt/Main aufgrund der heftigen Gegenwehr Abdallahs, der selbst gefesselt und mit Integralhelm noch gegen die Abschiebung kämpfte. Nach einem weiteren halben Jahr Abschiebehaft musste Abdallah am 30. Juni 1999 schließlich aus der Abschiebehaft entlassen werden - nach insgesamt 11 Monaten. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hatte wegen der attestierten Suizidgefahr die Abschiebung gestoppt; zudem waren zu diesem Zeitpunkt begleitete Abschiebungen in den Sudan nicht mehr möglich. Abdallah erhielt eine Duldung.

Doch das Bayerische Innenministerium ließ nicht locker. In aller Stille wurde für den 19. November 1999 ein kleiner Privatjet gechartert, nur für Abdallah, mehrere Begleitbeamte und einen zur Begleitung vorgesehenen Arzt. Am 12. November wurde Abdallah mitgeteilt, dass seine Duldung widerrufen werden solle. Frist zur Stellungnahme: vier Tage. Noch vor Ablauf dieser Frist wurde Abdallah in seiner Wohnung überwältigt und wieder in die Justizvollzugsanstalt gebracht. Der Polizeiarzt attestierte zwar psychische Auffälligkeit, hielt aber eine Durchführung unter strenger Überwachung und ärztlicher Begleitung für unbedenklich. Inzwischen war eine internationale Kampagne zur Befreiung Abdallahs angelaufen. Unerwartete Brisanz erhielt der Fall dadurch, daß der zuständige Haftrichter sich für befangen erklärte und öffentlich bekanntmachte, er sei bereits im Juni 1999 durch das Bayerische Innenministerium unter Druck gesetzt worden, den Haftbefehl zu verlängern. Und möglicherweise war die durch diesen Skandal erzeugte Öffentlichkeitswirkung ausschlaggebend dafür, dass das Verwaltungsgericht Ansbach am Vorabend des Fluges die Abschiebung stoppte.

Ergebnis: Eine Schlappe für die Bayerische Staatsregierung, Kosten von mehreren Zehntausend Mark und ein vor-läufiges Bleiberecht für Abdallah, dem wegen der Öffentlichkeit seines Falles nun auch im asylrechtlichen Verfahren Eilrechtsschutz gewährt wurde. Doch bei aller Freude über den Erfolg: Auf der Strecke geblieben ist Abdallah, der infolge der vielfachen Gewaltanwendung und der langen Haft eine schwere Retraumatisierung erlitten hat und Bayern so schnell wie möglich verlassen will - in Richtung eines sicheren Zufluchtsstaates.

Der Fall Abdallah Fathelrahman ist ein Beispiel dafür, mit welcher Perfidie Ausländerbehörden und Ministerien handeln, wenn es um die Abschiebung von abgelehnten Flüchtlingen geht. Und trotz der Schlappe, der hohen Kosten und des Imageschadens, den die bayerischen Abschieber einstecken mussten, halten sie an der Idee fest, Abschiebungen mit Einzelchartern durchzuführen. Abschiebung um jeden Preis.

Impressum

Diese Ausgabe der Kampagnenzeitung *kein mensch ist illegal* wird in einer Auflage von 100.000 Exemplaren verteilt. Wir bedanken uns bei den zahlreichen Menschen, die mit ihren Spenden die Veröffentlichung ermöglichten. Gleichzeitig bitten wir für weitere Veröffentlichungen dringend um neue Spenden.

Bildnachweis: Marily Stroux (Seite 1 unten), Jürgen Tauras (Seite 1 oben), Lufthansa (Seite 2 und 3)

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes: H. Kopp, Metzgerstraße 8, 63450 Hanau.

Druck: Caro-Druck, Frankfurt/Main

Auf alle Texte: No Copyright! Verbreitung und Vervielfältigung ist sehr erwünscht.

März 2000

kein mensch ist illegal kein mensch ist illegal kein mensch ist illegal