

Abschiebung am Frankfurter Flughafen

„Keine Rückführung um jeden Preis“

Rund 13 000 Menschen werden jährlich aus Deutschland abgeschoben, etwa 4000 Abschiebungen laufen über den Frankfurter Flughafen. Verschiedene Institutionen, Behörden, Kirchen und Einzelpersonen sind in den Ablauf verwickelt: Ausländerbehörden, Landes- und Bundespolizei, Abschiebungsbeobachtung und der Pilot des Flugzeuges. In Linienflügen oder in eigens gecharterten Flugzeugen verlassen die Deportees das Land. Tendenziell werden zwar immer weniger Menschen aus Deutschland abgeschoben – trotzdem sind Abschiebungen ein weiterhin kontrovers diskutiertes Thema.

September 2006: Eine Frau mit ihrem sechsjährigen Sohn und ihrer erwachsenen Tochter, die selbst eine dreijährige Tochter hat, sollen nach Lomé (Togo) abgeschoben werden. Beide Kinder leiden unter Neurodermitis, eine Versorgung mit Medikamenten wurde von der Ausländerbehörde nicht veranlasst. Frühmorgens werden sie abgeholt und gegen Mittag zum Flughafen gebracht, obwohl der Flug erst für den Abend gebucht ist. Der Rest der insgesamt elfköpfigen Familie soll mit Sammelcharter ab Hamburg abgeschoben werden. Da die Frauen Widerstand leisten, wird die Abschiebung schließlich abgebrochen, sie kommen in Abschiebehäft und werden so von ihren Kindern getrennt. Bei der Sammelabschiebung in Hamburg stellt sich heraus, dass der Vater aus gesundheitlichen Gründen nicht reisefähig ist – die teils noch minderjährigen Kinder werden alleine abgeschoben. Anfang Oktober werden Mutter und Tochter mit ihren Kindern ebenfalls nach Togo abgeschoben. Der Ehemann ist weiterhin transportunfähig und bleibt allein in Deutschland zurück.

Dies ist eine von jährlich etwa 4000 Abschiebungen über den Frankfurter Flughafen, den die Abschiebungsbeobachtung in ihrem Jahresbericht 2006/2007 dokumentiert hat. Hinter jeder Zahl steht ein Einzelschicksal: Eine zerrissene Familie, ein gescheiterter Neuanfang im vermeintlich reichen Westen oder eine nicht verlängerte Duldung nach langem Aufenthalt. Doch für an-

dere sind Abschiebungen tägliche Arbeit. In Frankfurt ist die Dienstgruppe „Zentrale Rückführung“ der Bundespolizei für Abschiebungen auf dem Luftweg zuständig. 60 Beamten sorgen dafür, dass Menschen ohne gültige Aufenthaltsgenehmigung zurück in ihr Heimatland gelangen. Die „Rückführungsstelle“ stand lange Zeit im Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik, nachdem im Mai 1999 der 30-jährige Sudanese Aamir Ageeb bei seiner Abschiebung starb. Der Bundesgrenzschutz (jetzt Bundespolizei) reagierte auf den Todesfall unter anderem mit der Einführung der „Best-Rück-Luft“ („Bestimmungen des Bundes über die Rückführung von ausländischen Staatsangehörigen auf dem Luftweg“), deren zentrale Aussage lautet: „Keine Rückführung um jeden Preis“.

Die Beamten nehmen die Personen, die von Landespolizei, Mitarbeitern der Ausländerbehörde oder Justizvollzugsbeamten zum Flughafen gebracht werden, in Empfang und geleiten sie zum Flugzeug. Straftäter werden von der Bundes- oder Landespolizei oder von Mitarbeitern einer Ausländerbehörde oder der Airline begleitet. Kranke Menschen fliegen zum Teil in der Begleitung von Ärzten. In den meisten Fällen reisen Abgeschobene jedoch wie normale Passagiere. Ausländerbehörden aus ganz Deutschland arbeiten mit der Bundespolizei am Frankfurter Flughafen zusammen, da von hier aus die meisten unterschiedlichen Länder angefliegen werden. Momentan werden Menschen hauptsächlich in die Türkei,

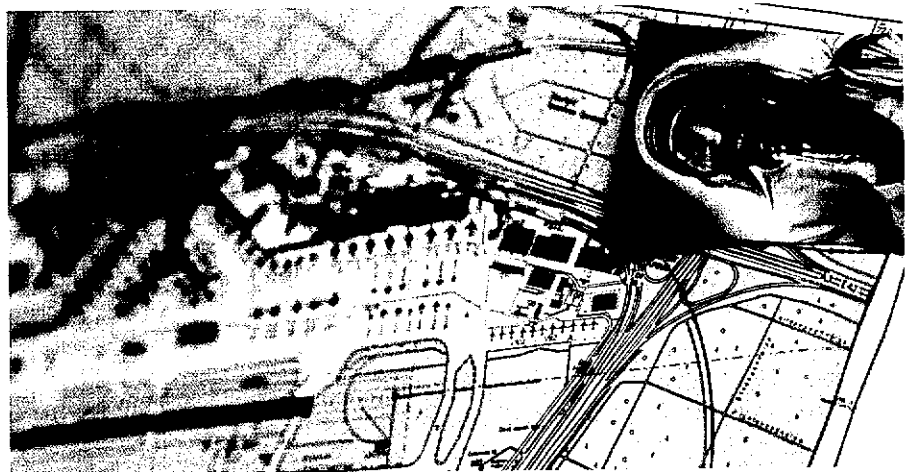
nach Weißrussland, Armenien und nach Nordafrika abgeschoben. „An manchen Tagen haben wir bis zu 100 Abschiebungen, im Schnitt sind es täglich etwa 20“, sagt Harald Müller, Leiter der Dienstgruppe „Zentrale Rückführung“ der Bundespolizeidirektion Flughafen Frankfurt. Die Zahlen nähmen aber kontinuierlich ab, da viele Länder mittlerweile der EU beigetreten seien. Für alle Länder der EU regelt das Freizügigkeitsrecht die Einreise und den Aufenthalt von Staatsangehörigen anderer EU-Mitgliedsstaaten. Danach genießen EU-Bürger ein uneingeschränktes Aufenthaltsrecht und dürfen nur bei Vorliegen triftiger Gründe wie beispielsweise erheblicher Straftaten ausgewiesen werden.

In einer Liste werden die tagesaktuellen Abschiebungen festgehalten: Flugnummer, Name, Flugroute und Anmerkungen wie Betäubungsmittelkonsum, Selbstverletzungsgefahr, Diebstahl, Bandenkriminalität oder einfach nur „kann Widerstand leisten“. „In dem Moment, in dem wir jemand abschieben, tragen wir als Behörde die volle Verantwortung“, sagt Müller. Deswegen müssten neben der Dokumentenlage auch die medizinischen Voraussetzungen stimmen. Die Abschiebung wird von den Ausländerbehörden angemeldet, sie buchen die Flüge und sorgen eventuell auch für Begleitpersonal. Bevor die Passagiere das Flugzeug betreten, gehen die Beamten mit dem „Rückzuführenden“, international auch „Deportee“ genannt, an Bord. „Wir versuchen,

möglichst unauffällig zu sein“, sagt er. In der Regel würden die Passagiere überhaupt nicht merken, dass ein Deportee an Bord ist. „Mit dem Schließen der Außentüren hat der Kapitän die Polizeihochheit, er ist für die Sicherheit an Bord verantwortlich. Auch wir als Begleiter müssen uns von ihm die Einwilligung holen, nach unseren Vorschriften handeln zu dürfen“, sagt er. Wenn der Rückzuführende bereits am Flughafen Widerstand leistet, wird das dem Kapitän mitgeteilt. Er muss dann die Gefahr abwägen und kann die Beförderung auch direkt vor dem Start noch ablehnen. „Generell machen 95 Prozent der Abgeschobenen keine Probleme“, sagt Müller. Manche Abschiebungen seien aber auch sehr aufwendig, beispielsweise wenn das vermeintliche Heimatland die Person nicht anerkennt und sie wieder nach Deutschland zurückschickt. Der gesamte Vorbereitungsprozess und die Rückführung selbst beginnen dann von vorne. „Man braucht manchmal schon Fingerspitzengefühl.“

Neben dem Flug in normalen Linienmaschinen werden von Zeit zu Zeit auch Flüge eigens für Abschiebungen gechartert, so genannte Sammelabschiebungen. Diese Maschinen sammeln Ausländer in der gesamten EU ein und bringen sie in ihr Heimatland. Für die Behörden ist dies eine billigere Lösung als eine Einzelabschiebung, da Charterflüge teilweise aus einem Fonds der EU finanziert werden. Im vergangenen Jahr gab es in Deutschland vier europäische Sammelabschiebungen. Da die Deportees aus verschiedenen Ländern kommen, in denen auch die Vorschriften der Polizei anders geregelt sind, müssen sich die Beamten untereinander verständigen. „Verfahren werden gemeinsam abgestimmt und Begleiter in Lehrgängen geschult“, betont Müller. Seiner Vermutung nach wird man für unproblematische Fälle weiterhin den normalen Linienverkehr nutzen, für andere werden sich Charter durchsetzen.

Heinz Berger, ein österreichischer Unternehmer, will aus der Idee der Sammelcharter Kapital schlagen: Er plant die Etablierung einer Abschiebe-Airline namens „Asylum Airlines“. Nach seinen Plänen soll ein speziell präpariertes Flugzeug regelmäßig nach Afrika und Asien pendeln – mit dem einzigen Ziel, Menschen aus verschiedenen Staaten der EU wieder in ihre Heimatländer zurück zu bringen. Seine makabere Idee: Abgelehnte Asylwerber sollen durch Bügel, ähnlich jenen in Achterbahnen, fixiert werden. Das soll die Abgeschobenen am Randalieren hindern und helfen, die Zahl der im Flugzeug benötigten



Zum Abschied ein Bild von Mutter Theresa: Die Abschiebebeobachtung leistet am Flughafen humanitäre Hilfe. Die Mitarbeiterinnen zahlen kleine Geldbeträge aus, kümmern sich um Familien und Kranke und vermitteln Kontakte zu Organisationen im Zielland.

Abschiebung, Ausweisung, Zurückweisung

Jeder Ausländer, der in Deutschland lebt, muss einen Aufenthaltstitel haben. Bei EU-Bürgern ist dies automatisch durch das das EU-Freizügigkeitsgesetz geregelt. Andere Ausländer müssen sich zunächst um einen Aufenthaltstitel bemühen, in der Regel handelt es sich hierbei um ein Visum für einen höchstens 90-tägigen Aufenthalt. Dies wird durch die jeweiligen Botschaften ausgestellt. Viele Menschen, die abgeschoben werden müssen, haben zuvor Asyl beantragt oder kamen als Bürgerkriegsflüchtlinge hierher und lebten viele Jahre mit Duldung. Die Grenzpolizei überwacht die Einreisevoraussetzungen, die Überwachung im Inland obliegt den zuständigen Ausländerbehörden in den Ländern. Läuft das Visum ab, wird der Ausländer aufgefordert, Deutschland freiwillig zu verlassen. Reagiert er nicht darauf, veranlasst die zuständige Ausländerbehörde die Abschiebung.

Ausgewiesen werden unerwünschte Ausländer wie beispielsweise Straftäter. Ausweisungen können demnach auch innerhalb der EU vollzogen werden. Zurückgewiesen werden Ausländer, noch bevor sie das Land betreten. Dies geschieht, wenn sie beispielsweise falsche Passdokumente besitzen und erst gar nicht in das Land einreisen dürfen.

Besitzt ein Ausländer bei der Einreise keine oder gefälschte Passdokumente und begehrt Asyl, wird dieser Antrag in einem besonderen Verfahren gemäß § 18 a AsylVerfG vom Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) am Flughafen geprüft. Personen, deren Asylantrag als „offensichtlich unbegründet“ abgelehnt wurde, wird die Einreise verweigert und sie werden zurückgewiesen. Bei Asylanträgen, die nicht kurzfristig entschieden werden können oder bei denen eine andere Entscheidung des BAMF ergeht, erfolgt die Weiterleitung an die Hessische Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge in Gießen. Dort wird das Asylverfahren fortgesetzt und eventuell eine Verteilung in andere Bundesländer vorgenommen.

Abschiebungsbeobachtung

Am Frankfurter Flughafen wurden im Mai 2006 zwei halbe Stellen zur Abschiebungsbeobachtung eingerichtet. Die Trägerschaft liegt beim Diakonischen Werk für Frankfurt am Main des Evangelischen Regionalverbandes und beim Bistum Limburg. Unterstützt wird das Projekt mit Mitteln der UNO-Flüchtlingshilfe. Ziel des Projekts ist es, die Praxis von Abschiebungen zu beobachten und damit Transparenz in einem nicht allgemein zugänglichen Bereich zu schaffen. Beobachtungen werden an das „Forum Abschiebungsbeobachtung am Flughafen Frankfurt“ (FAFF) berichtet. Mitglieder sind unter anderem Vertreter der Kirchen, der Bundespolizei sowie von Flüchtlings- und Menschenrechtsinitiativen wie Pro Asyl und Amnesty International.

Michaela Bruschewski

Bewacher zu senken. Berger sieht darin für die Regierungen Europas Einsparungen in Millionenhöhe – bislang müssen immer zwei Beamte einen ehemaligen Asylwerber auf dem Flug begleiten. Müller hält es jedoch für sehr unwahrscheinlich, dass sich dieses Konzept durchsetzt. „Vor allem die Lande- und Überflugrechte für eine solche Airline müssten geklärt sein“, sagt er.

In Deutschland wird von allen großen Flughäfen abgeschoben, in Frankfurt und Düsseldorf begleiten Abschiebungsbeobachter den Ablauf. Etwa 300 Abschiebungen werden in Frankfurt jährlich beobachtet. Wie ist der gesundheitliche Zustand? Haben die Menschen wenigstens ein bisschen Geld dabei? Darauf achten die beiden Abschiebungsbeobachterinnen hauptsächlich. Denn in Hessen gibt es bislang noch keinen Handgelderlass, wonach die Abgeschobenen einen gesetzlichen Anspruch auf eine kleine Geldsumme haben. In Nordrhein-Westfalen oder Rheinland-Pfalz hingegen wurde diese Regelung bereits eingeführt. Die Abschiebungsbeobachterinnen begleiten insbesondere Abschiebungen von Familien oder kranken Menschen, wenn bereits Abschiebungsversuche gescheitert sind oder in Krisengebiete abgeschoben werden soll. An der Fluggzeugtreppe endet die Beobachtung. „Die Reaktionen sind sehr unterschiedlich. Von „ich rede nicht mit Ihnen, gehen Sie weg“ bis hin zur Schilderung der Lebens- und Fluchtgeschichte“, sagt Abschiebungsbeobachterin Sabine Kalinock. Für den Großteil der Probleme bei Abschiebungen sei nicht die Bundespolizei verantwortlich, sondern die Ausländerbehörde. Oft seien Menschen, die unter chronischen Beschwerden leiden, nicht mit den notwendigen Medikamenten zumindest für die ersten Tage versorgt, Informationen über Erkrankungen würden nicht an die Bundespolizei weitergegeben, manche Menschen träfen völlig mittellos am Flughafen ein. Mit Hilfe von Kirchenmitteln können sie den Betroffenen zumindest einen kleinen Geldbetrag auszahlen. Außerdem versuchen sie, Kontakte zu humanitären Organisationen im Heimatland zu vermitteln. Die Abschiebungsbeobachterin empfindet ihre Arbeit als sehr belastend: „Besonders wenn Kinder im Spiel sind, die im schlimmsten Fall noch für die Eltern übersetzen müssen, geht es an die Nerven.“ „Man ist einfach rein menschlich betroffen, die Grenzen zwischen Bundespolizei und Abschiebungsbeobachtern verschwimmen“, ergänzt Pfarrerin Ulrike Johanns von der evangelischen Flughafenseelsorge. Ob sich durch die Beob-

achtung in den vergangenen Jahren etwas geändert hat, kann Sabine Kalinock nicht sagen. Aber: „Beobachtung ändert allein durch ihr Vorhandensein schon etwas.“ Die Akzeptanz der Einrichtung bei der Bundespolizei sei gewachsen, aber es gebe auch weiterhin Kontroversen. Die Behörde sei allerdings bereit, sich mit kritischen Fragen auseinander zu setzen. „Bei Problemen, die durch die Ausländerbehörden verursacht wurden, gibt es durchaus Interessensgleichheit mit der Bundespolizei“, sagt sie. „Abschiebungsbeobachtung berücksichtigt vornehmlich die humanitäre Schiene, sie haben Möglichkeiten, die wir als Behörde nicht haben“, sagt auch der Leiter der Dienstgruppe. „Wir ergänzen uns eigentlich ganz gut“.

Ihre Beobachtungen berichten sie an ein Forum, in dem Kirchen, Wohlfahrtsverbände und Flüchtlingsinitiativen vertreten sind. Bei Problemen fragen die Mitglieder bei den Behörden nach, es werden Briefe geschrieben und Gespräche geführt. Auch Vertreter der Bundespolizei sitzen in diesem Gremium. „Die Bundespolizei lässt sich auf die Finger gucken, obwohl sie nicht verpflichtet ist, dies zuzulassen“, sagt Forumsprecher Andreas Lipsch. Eine große Grauzone hingegen habe man an der Schnittstelle der Zuständigkeiten von Landespolizei und Bundespolizei entdeckt. Die Beamten der Landespolizei unterliegen nicht den Richtlinien der Bundespolizei, diese leistet am Flughafen lediglich Amtshilfe. Ziel sei deshalb die Entwicklung von gemeinsamen Standards. „Die Bundespolizei hat zum Beispiel klare Anweisungen, wann eine Abschiebung abgebrochen werden muss, bei der Landespolizei ist das nicht eindeutig geregelt“, sagt er.

Aber auch auf europäischer Ebene sieht Lipsch Handlungsbedarf. „Sammelabschiebungen werden vermutlich zunehmen, da sie für die Behörden billiger sind, das wird uns in Zukunft noch sehr beschäftigen“, sagt er. Problematisch sei, dass es bei diesen Rückführchartern keine Öffentlichkeit gebe, wie es bei Abschiebungen in normalen Linienflügen der Fall sei. Bisher gebe es noch keine gemeinsamen Standards für Abschiebungen aus unterschiedlichen europäischen Ländern. Die Verfahren bei Rückführungen auf dem Luftweg sind schon in so genannten „Common Guide Lines“ EU-weit unverbindlich geregelt. Ein erster Schritt hin zu einer einheitlichen Regelung ist sicherlich die neue Rückführungsrichtlinie, die im Juni vom EU-Parlament verabschiedet wurde. Hiernach soll ein „effektives Monitoring“ durch unabhängige, nichtstaatliche Institutionen künftig Pflicht sein. „Es wird auch in Zukunft Abschiebungen geben, diese müssen aber humanitären Standards genügen und dürfen die Menschenrechte nicht verletzen“, betont Lipsch.

Michaela Bruschwski

Die Deportees werden am Flughafen von den Beamten in Empfang genommen. Bis sich die Beamten von den Abschiebungen des Flugzeuges Abschieden verantwortlichen.

