



Übende Sky-Marshalls (in Kanada), Anschlag auf das World Trade Center in New York 2001: „Wir sehen den Sinn nicht ein“

FLUGSICHERHEIT

## Elite-Kämpfer am Boden

Die Sky-Marshalls sind neben der GSG 9 die verschwiegenste deutsche Polizeieinheit. Jetzt sprechen erstmals zwei Anti-Terror-Spezialisten der Truppe – weil sie ihren Auftrag gefährdet sehen.

An das erste Mal kann sich der Sky-Marshall noch gut erinnern, das erste Mal, dass er Probleme bekam. Er stand im Flughafen am Eincheckautomaten; er sollte bei der Lufthansa mitfliegen, notfalls Terroristen an Bord stoppen – es war ein Undercover-Einsatz wie immer. Er trug dazu einen Boss-Anzug, den er sich vom Bekleidungsgehalt gekauft hatte, um in der Business-Class nicht aufzufallen. Außerdem hatte er die schwarze Samsontasche dabei, die auch aus einem Polizisten einen Menschen macht, der so aussieht, als könne er eine Bankbilanz nach Basel-II-Kriterien überprüfen.

Als er aber seine Bordkarte aus dem Automaten schacht zog und die zweistellige Platznummer sah, merkte er gleich, dass nichts so war wie sonst: ein Sitz irgendwo weit hinten. Dabei wussten sie bei der Lufthansa ganz genau, dass sie ihn nicht ans Heck setzen durften, dass ein Sky-Marshall weiter nach vorn gehört, in die Nähe der Crew. Die vor allem soll er doch schützen. Es war das erste Mal, dass die Fluglinie ihm, dem Elite-Polizisten im Luftkrieg gegen Osama bin Laden, offenbar trotzdem den angeforderten Platz in der teuren Business-Class verweigern wollte.

Eigentlich hat der Beamte mit dem Tag, an dem er Sky-Marshall wurde, ein Schweigegelübde abgelegt; sein Name kann deshalb hier nicht genannt werden. Die Inspektion 6 des Bundespolizeiamts Frankfurt-Flughafen ist neben der GSG 9 die verschwiegenste deutsche Polizeitruppe – noch nie hat ein Sky-Marshall öffentlich über seinen Beruf gesprochen, seit der Bund im Oktober 2001, kurz nach den Terroranschlägen am 11. September, damit begann, die Spezialeinheit aufzubauen.

Noch nie, behaupten nun der Beamte und ein Kollege, war allerdings auch die Lage für das Korps so deprimierend wie heute: 200 Polizisten, so die offizielle Zahl, sind ständig in deutschen Passagiermaschinen unterwegs, um Anschläge mit Jets zu verhindern. In Wahrheit aber sollen es, Stand 1. November, nur 112 sein. Und die sind, glaubt man den beiden Beamten, neuerdings immer seltener in der Luft.

Denn die Lufthansa streiche ihnen reihenweise Plätze nah am Cockpit, manchmal sogar ganze Flüge, und gefährde damit die Sicherheit Hunderter Passagiere: „Die wollen die teuren Plätze nicht mehr hergeben“, vermutet einer der beiden Polizisten. Was Konrad Freiberg, Chef der Gewerk-

schaft der Polizei, genauso empört wie die Sky-Marshalls: „Wenn der Preis eines Sitzplatzes wichtiger ist als eine zentrale Sicherheitsaufgabe, dann haben sich die Gewichte in die falsche Richtung verschoben.“

Als sich die beiden Beamten damals zu der Einheit meldeten, dachten sie natürlich an die fernen Länder, die sie sonst vielleicht nie sehen würden. Außerdem versprach die Führung auf den Plakaten, die beim damaligen Bundesgrenzschutz überall herumhingen, nach 24 Monaten als „Luftsicherheitsbegleiter“ könne man sich die nächste Dienststelle aussuchen. „Machen Sie den entscheidenden Schritt für Ihre weitere Karriere“, hieß es da. Das Fotomodel auf dem Plakat trug Anzug und Krawatte Ton in Ton.

Mehr als alles andere klang der Begriff „Sky-Marshall“ aber nach Elite. Beim Auswahlverfahren in der Bundespolizeiakademie Lübeck waren die Bewerber denn auch reihenweise durchgefallen, etwa beim Treppentest: Da mussten sie mit zwei Koffern vom Keller in den vierten Stock hetzen, sich unterwegs Zahlen merken, und dann kam oben die Frage: Welche Zahl haben Sie im Erdgeschoss gelesen, im dritten Stock?

In der Ausbildung, wieder in Lübeck, übten sie dann zwischen nachgebauten Flugzeugsitzreihen den Nahkampf. Ein Schuss im Flugzeug kann viele treffen – sie trainierten, dass die Kugel nur den Richtigen trifft. Und sie bekamen dafür Waffen mit weicherer Mannstopp-Munition, die kein Loch in die Kabinenwand reißen soll.

Nach nur sechs Wochen waren die Beamten fit für die Luft; es konnte gar nicht schnell genug gehen. Denn die Lufthansa brauchte sie für den Fall, dass die nervösen



Amerikaner nur noch begleitete Flugzeuge landen lassen würden. Der Bund brauchte sie, um die Anti-Terror-Pakete zu füllen, die Innenminister Otto Schily geschnürt hatte. Und die Passagiere brauchten sie als Therapeutikum gegen die Angst.

„Wir flogen bis zum Maximum, 14 Stunden am Tag, zwei, drei Tage hintereinander, dann war frei. Goldene Zeiten“, erinnert sich einer der Polizisten. Er ging damals mit dem Gefühl an Bord, dass man sie brauchte und dass niemand ihnen je mit Kosten-Nutzen-Fragen kommen würde. Schließlich könnte ein neues Nine-Eleven die Fluglinien Hunderte Millionen Euro kosten.

Die Inspektion gab den Teams das Einsatzprofil vor, wie viele Kurz-, Mittel-, Langstrecken sie fliegen sollten, wie viele Linien-, wie viele Chartermaschinen sie zu besetzen hatten und wie oft es in gefährdete Regionen gehen musste, nach Amerika oder in den Nahen Osten etwa.

Ein paarmal kamen vom Bundeskriminalamt und vom Bundesnachrichtendienst auch Terrorwarnungen. Dann setzte die Inspektion die Teams immer auf ganz bestimmte Flüge. Meistens aber suchten sich die Anti-Terror-Spezialisten selbst ihre Ziele und Zeiten aus. Die Inspektion buchte nur noch bei der Lufthansa über deren Abteilung CG, interne Sicherheit.

An dieser Prozedur hat sich bis heute nichts geändert – an der Zahl der Flüge angeblich schon. Zunächst entdeckte die Bundespolizei-Spitze die Bundesarbeitszeitverordnung. Bei der Frage, was vorgeht, die Arbeitszeitverordnung oder der Kampf gegen den Terror,

trug die Verordnung einen klaren Sieg davon. Mehr als zwölf Stunden, hieß es da, dürfe ein deutscher Beamter nicht arbeiten. Dass man in zwölf Stunden nicht von Frankfurt nach Buenos Aires oder Manila kam, war ein Problem der Physik und nicht der Paragraphen, daher nachrangig. Eine Zeit lang flogen die Teams also nur noch Kurz- und Mittelstrecke.

Diesen Bürokraten-Unfug konnte die Inspektion dann doch noch mit einem Trick stoppen: Nach zwölf Stunden endete nun die Arbeitszeit, danach begann offiziell die Bereitschaft.

Inzwischen ist es aber nicht der eigene Apparat, es soll die Lufthansa sein, der größte Kunde, der sie am Boden festhält. „Noch während der Fußball-WM war auf fast jedem Fanflieger ein Team“, sagt einer der Beamten, „da sollte natürlich auf keinen Fall etwas passieren.“ Jetzt aber das: Im November hatte er nach eigenen Angaben weniger als 10 Flugtage, und auch im Dezember sollen es nicht mehr werden – üblich dagegen seien 16 Tage. Die Aussichten für den Januar seien genauso mau.

Besonders oft fielen Interkontinentalstrecken weg, und „First Class ist immer ein Problem“ – bis kurz vor dem Einsteigen warte die Lufthansa mittlerweile ab, ob sich der teure Platz nicht doch noch verkaufen lasse. Sogar einzelne Flüge in Risiko-Gebiete wie den Nahen Osten habe die Gesellschaft der Truppe schon abgesagt – „und das kurz nachdem in England im August die Anschlagpläne auf mehrere Passagiermaschinen aufgefliegen sind“.

Lufthansa-Sprecher Klaus Walther weist solche Vorwürfe zurück: „Die Bundespolizei stimmt ihre Einsätze mit uns ab. Von weniger Einsätzen als früher kann keine Rede sein. In Europa sind wir damit führend.“ Mehr könne er aus Sicherheitsgründen nicht sagen. Aus dem Innenministerium heißt es, zur Arbeit der Elite-Einheit nehme man grundsätzlich keine Stellung.

Einen deutlichen Eindruck vermittelt allerdings eine dienstliche Anweisung, die vergangene Woche von der Inspektion 6 an die Sky-Marshall-Teams herausging. Dort ist ausdrücklich von „aktuellen Flug-

planungsschwierigkeiten“ die Rede. Bei einer übergeordneten Dienststelle wird unter der Hand über ein „Riesen-Ärgernis“ geklagt, es gebe „erhebliche Probleme“. Man sei „ziemlich sauer“, dass die Lufthansa die Sky-Marshalls immer häufiger nach hinten in die Holzklasse verbanne. Und ein Lufthansa-Pilot, der ungenannt bleiben will, sagt: „Unsere Gesellschaft muss nun mal auch auf ihre Zahlen achten.“ Immerhin kostet ein Platz von Frankfurt nach New York und zurück in der First Class 6576 Euro.

Glaubt man den Anti-Terror-Kämpfern, gammeln sie deshalb nun oft herum oder absolvieren Fortbildungen, statt der vorgeschriebenen vier Tage im Monat schon mal acht. Einige Kollegen nahmen Urlaub, andere hätten 100 Minusstunden auf dem Konto; sogar eine Warteliste gebe es, um die Arbeit gerecht zu verteilen.

Der Bund könnte es jetzt mit Anweisungen versuchen, doch die Rechtslage gilt bei Juristen als ungeklärt. Die Lufthansa etwa sieht sich eher durch eine mündliche Zusage ihres Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Mayrhuber gegenüber Ex-Innenminister Schily gebunden. In den Maschinen einer anderen bekannten Linie fliegen Luftsheriffs erst gar nicht mit – der Name soll hier nicht genannt werden, um Terroristen keine Hinweise zu geben. „Wir sehen den Sinn nicht ein“, heißt es dort.

Bei manchen Gesellschaften fragt man sich nämlich, welchen Job ein Sky-Marshall noch erledigen soll. Durch die verriegelte Cockpit-Tür komme doch sowieso kein Attentäter mehr durch, sagt ein Pilot. „Allerdings nur, wenn die Tür nicht mal wieder offen steht“, kontert einer der Sky-Marshalls, „irgendwann geht der Pilot pinkeln, bekommt das Essen gebracht oder quatscht mit der Stewardess.“

Zur wachsenden Ablehnung kommt für die Spezialeinheit noch das Imageproblem: „Ihr macht doch ständig Urlaubsflüge“, hören die Sky-Marshalls von Kollegen. Tatsächlich hatte die Truppe noch nie einen Ernstfall. Trotzdem laugt der Job derart aus, dass viele nach zwei Jahren aufhören und zur Wunschstelle am Boden wechseln. Die ständigen Zeitverschiebungen, das konzentrierte „in die Röhre Glotzen“, wie es einer der Beamten nennt, das schlaucht, vor allem nachts. Koffeinpillen zum Wachhalten und nach den Flügen Hormontabletten zum Einschlafen gelten als übliche Einsatzmittel.

Auch deshalb fehlt der Nachwuchs, gleichen die Neuen gerade mal die Abgänge aus. Zwar will der Bund die Truppe angeblich weiter auf Sollstärke bringen. Das behauptet die Führung aber schon so lange, wie es die Sky-Marshalls gibt. Damit das klappt, müsste wohl erst wieder ein Jet entführt werden.

JÜRGEN DAHLKAMP



Lufthansa-First-Class: Sky-Marshalls in die Holzklasse?