

Verbotene Passagiere

Luffahrt Die Flucht im Flugzeug wäre möglich. Eine EU-Direktive hindert Asylsuchende jedoch daran. Hilfsorganisationen fordern eine Änderung der Praxis.

Mit dem Flugzeug braucht man aus Syriens Nachbarstaaten Libanon und Türkei wenige Stunden nach Deutschland. Und billiger, als einen Schlepper zu bezahlen, ist es allemal. Ein Lufthansa-Ticket von Beirut nach Frankfurt am Main ist schon für ein paar Hundert Euro zu haben. Flüge aus dem türkischen Ankara nach München sind noch billiger – sogar günstige Businessclass-Angebote sind erhältlich.

Was zynisch klingt, ist dennoch wahr: Die Flucht aus Syrien ginge billiger, schneller, sicherer, komfortabler. Beinahe.

Einen Flughafen zu erreichen und ein Ticket zu kaufen ist für die meisten Flüchtlinge nicht das Problem. Nahezu unmöglich ist es für sie hingegen, ins Flugzeug zu gelangen. Schuld daran ist die EU-Richtlinie 2001/51/EG. Und es ist die Frage, ob sie nicht längst hätte geändert werden müssen.

Die Flüchtlingsorganisation Pro Asyl jedenfalls fordert, dass sich die Fluglinien öffentlich gegen die EU-Direktive positionieren. „Diese Praxis ist mit dem Geist der Genfer Konvention nicht vereinbar“, sagt die rechtspolitische Referentin des Vereins, Marei Pelzer. „Die Richtlinie schneidet Flüchtlingen den legalen Weg nach Europa ab. So werden Flüchtlinge in die Arme von Schleppern getrieben.“

Eigentlich war die EU-Vorgabe dafür gedacht, illegale Einwanderung einzudämmen. Check-in-Mitarbeiter der Airlines müssen am Schalter überprüfen, ob ein Fluggast die Voraussetzungen für die Einreise im Zielland erfüllt.

Schaltermitarbeiter, die normalerweise Gepäck abfertigen und Bordkarten ausdrucken sollen, übernehmen so notgedrungen die Aufgabe eines vorgelagerten Einwanderungsbeamten. Sie müssen prüfen, ob die Reisedokumente gültig sind oder das Visum die richtigen Angaben enthält. Die Check-in-Agenten greifen dabei auf das Computersystem „Timatic“ zurück. Sobald nur der kleinste Zweifel besteht, weisen sie die Reisenden zurück – aus Angst vor möglichen Strafzahlungen.

Schafft es nämlich ein Reisender an Bord und wird im Zielland wegen fehlender Un-

terlagen abgewiesen, müssen die Fluglinien zahlen. Die Strafen liegen in den meisten Ländern bei mindestens 3000 Euro und können in Einzelfällen bis zu 500 000 Euro betragen. Zudem müssen die Gesellschaften den Rückflug organisieren und sogar für Kost und Logis des Abgewiesenen bis zu dessen Rückreise sowie bei Notwendigkeit für einen Dolmetscher aufkommen.

Die Regelung soll zwar ausdrücklich keine Anwendung bei Menschen finden, die Asylsuchende gemäß den Genfer Konventionen sind. Doch was in der Theorie gut klingt, klappt in der Praxis meist nicht.

Die Entscheidung, wer Asylsuchender ist und wer nicht, liegt nämlich faktisch bei Airline-Angestellten. Und die wollen keine Fehler machen. In einer Analyse für die Europäische Kommission fassen die Autoren die Situation so zusammen: Fluglinien hätten „nichts zu gewinnen, aber viel zu verlieren“, wenn sie einen Reisenden ohne Visum transportieren. Deshalb sind die Ansagen bei den Airlines unmissverständlich.

Bei Air Berlin heißt es, man halte sich „strikt an die gesetzlichen Vorgaben“ und werde eine Beförderung nur bei Vorliegen der aktuell geforderten Reisedokumente vornehmen. „Sollten sich die Einreisevoraussetzungen für syrische Staatsangehörige ändern, so bedarf dies einer offiziellen Mitteilung durch die zuständigen Behörden.“

Deutschlands größte Airline, Lufthansa, sieht das ähnlich. Man habe keine Befugnis, die Regeln für Syrer zu ändern, und halte sich an die gesetzlichen Vorgaben.

Emirates sagt sogar, dass für entstehende Kosten durch unvollständige Reisedoku-

mente „ausschließlich“ der Reisende zu haften habe.

Eine wirkliche Statistik, wie oft Fluggesellschaften Passagieren das Boarding wegen fehlender Visa verwehrt haben, gibt es nicht. Bei Lufthansa heißt es, man werte das nicht aus. Die Bundespolizei hat in der Zeit von Januar bis Juli dieses Jahres am Frankfurter Flughafen gerade einmal 1811 Menschen erfasst, die einen Asylantrag gestellt haben – darunter 521 Syrer.

Mittlerweile dämmert es auch EU-Beamten, dass die Regelung für den Tod vieler Flüchtlinge auf dem Weg nach Europa mitverantwortlich sein könnte. In einem Parlamentsbericht heißt es, dass ein Ende der Sanktionen gegen Airlines zumindest ein sicheres Erreichen Europas möglich machen würde. Auch die in Flüchtlingsfragen renommierte Internationale Organisation für Migration „begrüßt eine Überarbeitung geltenden EU-Rechts“.

Die Niederländer haben schon jetzt eine pragmatische Lösung – zumindest theoretisch. Es gibt Beamte, bei denen Mitarbeiter von Fluggesellschaften nachfragen können, wie sie mit einem Fluggast umgehen sollen, der Asyl beantragen möchte.

Doch damit es wirklich zu Sonderregelungen kommt, müsste dieser Behördenservice mehr sein als eine Hotline für überforderte Airline-Mitarbeiter. Tineke Strik, Expertin für Migrationsrecht an der Radboud-Universität im niederländischen Nijmegen, sagt: „In der Theorie klingt das Angebot gut, praktisch ändert es aber nichts. Denn Ausnahmen werden ohnehin nicht erteilt.“

Martin U. Müller

Mail: martin_mueller@spiegel.de, Twitter: @MartinUMueller



Flüchtlinge in München am 1. September: Keine Befugnis, die Regeln zu ändern