



Abschiebung von Ausländern (am Flughafen Berlin-Schönefeld): „Im Zweifel eher abbrechen“

ASYL

## Massives Niederdrücken

Vor zwei Jahren starb der Sudanese Aamir Ageeb bei der Abschiebung. Jetzt droht drei BGS-Beamten eine Anklage wegen fahrlässiger Tötung – der Mann ist offenbar erstickt worden.

Die drei Sitzreihen aus der Economy Class, die im hessischen Eschwege stehen, heben niemals ab; sie geraten deshalb auch nie in Turbulenzen, nie auf Kollisionskurs, nie in Absturzgefahr. Und doch geht es in diesen Sitzen nur um eines: ums Überleben.

Rund 200 Beamte des Bundesgrenzschutzes (BGS) haben seit verganginem Jahr in der Flugzeugkulissee gelernt, wie man jene Ausländer in den Griff bekommt, die nicht freiwillig die Republik verlassen wollen. Bundesinnenminister Otto Schily (SPD) selbst hat auf der Anpassung des Lehrplans bestanden. Lernziel der Übung: Es soll unter den etwa 30 000 Menschen, die jedes Jahr auf dem Luftweg abgeschoben werden, keinen Toten mehr geben.

Einen zweiten Fall Aamir Ageeb will Schily nicht erleben müssen. Am 28. Mai 1999 starb der 30-jährige Sudanese an Bord der LH 588 auf dem Flug von Frankfurt nach Kairo – einen schwarzen Motorradhelm auf dem Kopf, neben und vor sich drei BGS-Beamte, die den renitenten Abschiebehäftling minutenlang mit roher Kraft in seinem Sitz zusammenpressten.

Zwei Jahre war es ruhig geworden um den größten anzunehmenden Unfall der deutschen Rückführungspra-

xis, jetzt, mitten in die aufgeheizte Debatte um erleichterte Zuwanderung und verschärfte Abschiebung, platzt das endgültige rechtsmedizinische Ergebnis: Tod durch Erstickten. Nur war es nicht der Helm, dessen Einsatz Schily sofort nach Ageebs Tod verboten hatte, sondern offenbar allein der massive Körpereinsatz der drei Polizisten.

Auch wenn es bei der Frankfurter Staatsanwaltschaft heißt, noch sei nichts entschieden: In Schilys Innenministerium ist nun die Sorge groß, dass erstmals BGS-Beamte wegen der fahrlässigen Tötung eines „Schüblings“ (Polizei-Jargon) angeklagt werden. Das wäre eine Premiere, nicht nur prekär für die drei Polizisten, sondern auch für das Ministerium und die BGS-Führung: Mit der Aussicht, dass eine Abschiebung für das Begleitkommando mit einer Verurteilung enden kann, wird sich Schilys Versprechen von einer konsequenteren Rückführung ungleich schwerer einlösen lassen.

Auch den Ländern wäre es deshalb recht, wenn die Causa Ageeb möglichst geräuschlos erledigt würde. Seit Monaten klagen sie darüber, dass immer mehr Abschiebungen scheitern.

Tatsächlich schreibt eine Dienstanweisung des Schily-Ministeriums seit Ageebs Tod

vor, „im Zweifel eine Rückführungsmaßnahme eher abzubrechen“, als „Gefahr für Leib und Leben“ des Ausländers in Kauf zu nehmen. Nach dem Rücktritt des belgischen Innenministers Louis Tobback, der im Herbst 1998 nach einem ähnlichen Todesfall gehen musste, setzte Schily damit ein politisches Zeichen: Der liberale Grundsatz sollte nicht nur den Menschen, sondern auch einen Restbestand an Menschenwürde bei der Abschiebung schützen. Selbst Bernd Mesovic von der Organisation Pro Asyl attestiert seitdem den Behörden, dass „exzessive Gewaltanwendung“ in Linienmaschinen nicht mehr vorkomme.

Die Kehrseite: Mittlerweile reicht es, wenn die Betroffenen „sich heftig wehren, um die Abschiebung zu verhindern“, wie Jörg Klusmann, Ausländerreferent der Hamburger Innenbehörde, kritisiert. In der Hansestadt rangiert „gewalttätiger Widerstand“ unter den Abschiebehindernissen schon auf Platz vier; nicht umsonst fordert die Bundes-CDU in ihrem Zuwanderungspapier die „Schaffung geeigneter Rückführungsmöglichkeiten für Renitente“. „Seit Ageeb“, klagt Klusmanns niedersächsischer Kollege Hans-Hermann Gutzmer, „ist die Bereitschaft wesentlich größer geworden, eine Abschiebung abzubrechen.“

Die Schwierigkeiten werden noch wachsen, wenn es im Fall Ageeb tatsächlich zum Prozess kommen sollte. Eine Verhandlung gegen die zwei Polizeiobermeister und einen Polizeimeister, so prophezeit die Gewerkschaft der Polizei, werde alle zur Abschiebung eingesetzten Beamten künftig noch viel vorsichtiger werden lassen.

Die Bedeutung eines möglichen Ageeb-Prozesses spiegelt sich deshalb schon in den besonderen Umständen im Vorfeld: Das Innenministerium bezahlt den drei Beamten die Anwälte und hat die Grenzer auch nicht vom Dienst suspendiert. Schily murren derweil, er finde es „un-erträglich“, dass die Staatsanwaltschaft ihre Ermittlungen auch zwei Jahre nach dem

Asylbewerber Ageeb  
Prekäre Premiere

Todesfall immer noch nicht abgeschlossen habe.

Tatsächlich haben es die Ermittler besonders gründlich gemacht. Gleich drei medizinische Gutachten gab die Staatsanwaltschaft in Auftrag; von der Lufthansa borgte sie sich ein Flugzeug und stellte die letzten Minuten im Leben des Aamir Ageeb nach. Mit Hilfe ägyptischer Behörden wurden die Zeugen, welche die Szene beobachteten, ebenso vernommen wie die drei Ärzte an Bord, die noch verzweifelt versucht hatten, den Sudanese auf dem Boden des Flugzeugs wiederzubeleben.

Ageeb's Reise ohne Wiederkehr hatte ihn schon 1994 nach Deutschland geführt. Nachdem sein Asylantrag abgelehnt und er außerdem wegen versuchter Nötigung zweimal verurteilt worden war, kam er 1999 in Abschiebehaft. Am 28. Mai 1999 trugen ihn die drei BGS-Beamten in die Lufthansa-Maschine. Noch kurz zuvor hatte er seinen Kopf gegen die Scheibe des Polizeitransporters gestoßen und angekündigt, lieber sterben zu wollen als in den Sudan zurückzukehren.

Als sich die Außentüren des Flugzeugs um 14.40 Uhr schlossen, trug Ageeb deshalb schon den schwarzen Helm, Hände und Füße waren gefesselt. Über seine Oberschenkel breitete das Abschiebekommando eine Decke – ein hilfloser Versuch, die Aktion dezent zu handhaben.

Während der Airbus A 340-200 um 15.07 Uhr zum Start rollte, versuchte Ageeb sich schreiend aus dem Sitz zu stemmen. Die Beamten links und rechts drückten ihn gewaltsam nach vorn, ein Beamter, der vor ihm saß, presste zusätzlich den Kopf nach unten; mehrmals wollen die Grenzer dabei gefragt haben, ob Ageeb „o. k.“ sei.

Erst als um 15.27 Uhr die Anschnallzeichen ausgingen, richteten die Grenzer ihn wieder auf – zu spät. Einer bat eine Stewardess noch um ein Glas Wasser für Ageeb, der leblos in seinem Sitz hing. Doch auch die Ärzte, die sich nach einem Ausruf des Kapitäns meldeten, konnten nichts mehr tun.

Schon bei der ersten Körperschau in München, wo die Maschine außerplanmäßig landete, stellte der Obduzent mehrere „Überdehnungsarben“ an den Oberschenkeln und sechs gebrochene Rippen fest. Zahlreiche Ein- und Unterblutungen waren für ihn ein „gravierendes Indiz für einen Erstickungsmechanismus“.

Um ganz sicher zu gehen, startete der renommierte Münchner Gerichtsmediziner Wolfgang Eisenmenger einen ungewöhnlichen Versuch: In dem geborgten Flugzeug setzte sich sein Mitarbeiter Helmut Pankratz selbst den Helm auf, Zeugen der Ageeb-Abschiebung schilderten noch ein-

## Todeskampf an Bord der LH 588

Wie Ageeb starb



Mit einem Motorradhelm auf dem Kopf sitzt Ageeb zwischen zwei BGS-Beamten, die ihn festhalten und nach unten drücken. Ein dritter kniet auf seinem Platz in der Vorderreihe und presst Ageeb's Oberkörper von oben herunter. Als die drei Beamten den Sudanese nach dem Verlöschen der Anschnallzeichen loslassen, hängt Ageeb tot im Sitz. Er ist erstickt – nicht wegen des Helms, sondern weil offenbar zu lang und zu fest zugedrückt wurde.

mal den genauen Ablauf. Dann drückten BGS-Beamte den Rechtsmediziner im Sitz zusammen. Ergebnis: Pankratz bekam kaum noch Luft, obwohl er durch den Helm hätte atmen können.

Das hessische Innenministerium hat deshalb Ende Juni in einem Brief an das Bundesinnenministerium Schilys Beamte wissen lassen, die Todesursache sei damit jetzt geklärt: „Nach den Feststellungen von Dr. Pankratz dürfte die Ursache in dem massiven Niederdrücken zu sehen sein.“ Dem Helm komme „wohl keine todesursächliche Bedeutung“ zu.

Ageeb starb demnach an einem so genannten lagebedingten Erstickungstod. Das aus den USA bekannte Phänomen hatte auch in Deutschland schon vorher Opfer gefordert (SPIEGEL 23/1999): Während



Innenminister Schily  
„Gefahr für Leib und Leben“

die Polizisten glauben, der Festgenommene wehre sich – und immer härter zugreifen –, ringt der Delinquent tatsächlich nur verzweifelt nach Atem. Ein heftig diskutiertes Problem – aber beim BGS war es bis zum Fall Ageeb „nicht bekannt“, wie Ulrich Klemann, Sachbereichsleiter Gefahrenabwehr im Grenzschutzpräsidium Mitte, einräumt. Damit stellt sich auch die Frage nach der Verantwortung der BGS-Führung – eine Argumentationslinie, die vor allem die Rechtsanwälte der Abschiebehelfer verfolgen wollen.

Während sich damit demnächst womöglich ein Gericht befassen muss, geht der Streit der Politiker schon jetzt los. Weil der Helm bei Ageeb's Tod offenbar keine entscheidende Rolle spielte, drängt jetzt der hessische Innenminister Volker Bouffier (CDU) Schily dazu, einen neuartigen Kopfschutz für „Schüblinge“ freizugeben. Den hatten Rechtsmediziner nach Ageeb's Tod eigens getestet – und

keine Bedenken angemeldet. Auch andere Länder wie Nordrhein-Westfalen fordern den Einsatz; nur der Helm könne die Beamten vor Bissen und den Asylbewerber vor Selbstverletzungen schützen.

Schließlich ist das Geschäft für die Abschieber nach Ageeb's Tod schon schwer genug geworden. Immer häufiger weigern sich Lufthansa-Kapitäne, die BGS-Kommandos überhaupt an Bord zu lassen. Noch immer gilt die nach dem Tod des Sudanese erlassene Linie, man „lehne Abschiebungen gegen den Widerstand der Betroffenen grundsätzlich ab“. 200 Rücktransporte mit der Lufthansa scheiterten deshalb allein im vergangenen Jahr.

Die Zahl dürfte noch steigen, auch wenn Bayerns Ministerpräsident Edmund Stoiber (CSU) und NRW-Innenminister Fritz Behrens (SPD) unisono fordern, dass energischer abgeschoben werden soll. Die Pilotenvereinigung Cockpit hat ihre Mitglieder Anfang des Jahres aufgefordert, jeden „Schübling“ zu befragen, ob er überhaupt abgeschoben werden wolle. Ein einfaches Nein genügt, und die Aktion ist zu Ende.

Dass die einstige Staatsairline auf die Passagiere von Staats wegen lieber verzichten will, bekommen die Behörden mittlerweile auch bei den Abschiebungskosten zu spüren. Immer öfter müssen sie extra eine Maschine chartern, um besonders widerspenstige Ausländer nach Hause zu schicken. Allein das klamme Niedersachsen buchte in diesem und im vergangenen Jahr drei Flüge nach Nigeria, Tadschikistan und ins westafrikanische Guinea. Kosten für drei Passagiere: 107 501,12 Mark.

JÜRGEN DAHLKAMP,  
GEORG MASCOLO