

LUFTFAHRT

Lücken am Checkpoint

Experten warnen vor einem hohen Risiko beim Fliegen: Die Sicherheitskontrolleure an deutschen Flughäfen sind unterbezahlt und überfordert.

Sven K., 23, war gerade mal sieben Tage in dem neuen Job, als er an der Sicherheitsschleuse in Berlin-Tegel den Passagier Salko Lončarić filzte. Weil die Handsonde laut piepste, knöpfte der Wachmann dem Fluggast mehrere Schlüssel und Steinchen ab. Danach durfte der 40-jährige Bosnier an Bord – und brachte wenig später mit zwei Holzknüppeln und einem Messer die Maschine des Fluges OS 104 auf dem Weg nach Wien in seine Gewalt. Mit Waffen, die Kontrolleur K. schlicht übersehen hatte.

Der Vorfall vom Januar 1997 verlief glimpflich. Der Kriegsflüchtling Lončarić wollte gegen seine Ausweisung protestieren, am Ende kam niemand zu Schaden. Zweifel an der Zuverlässigkeit der Fluggastkontrollen oder gar an der Qualifikation des Personals neben den Sicherheitsschleusen drangen damals nicht nach draußen.

Doch die peinliche Panne von Berlin-Tegel belegt eine fatale Entwicklung bei der deutschen Flugsicherheit, vor der Polizei und Gewerkschaften seit langem vergeblich warnen: Denn kurz vor dem Fall Lončarić hatte das Personal am Checkpoint gewechselt. Ein privater Sicherheitsdienst hatte mit einer Billigofferte den angestammten Deutschen Schutz- und Wachdienst unterboten. Die neuen Kontrolleur wurden nicht nur schlechter bezahlt, sondern offensichtlich auch schlechter geschult.

Die Politik will es bis heute so, selbst in den Tagen groß angekündigter Anti-Terror-Pakete. Das Kabinett Helmut Kohl hatte 1992 eingewilligt, die immens hohen Kosten für die Flugsicherheit durch Einsatz privater Dienstleister zu drücken. Seitdem ist es den für Kontrollen zuständigen Luftfahrtbehörden erlaubt, Aufgaben an private Sicherheitsdienste zu delegieren und sich „geeigneter Personen als Hilfsorgane“ zu bedienen. Im Klartext bedeutet das: Der Billigste erhält den Zuschlag.



Gepäckkontrolle (in Hamburg)
Überstunden, Frust, Schluderei

„Wie die Unternehmen mit so wenig Geld überhaupt qualifizierte Leute bezahlen sollen, interessiert doch keinen mehr“, klagt Burkhard Jurzik, Betriebsrat bei der staatlichen Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München, die als eine der wenigen nach dem Bundesangestelltentarif entlohnt.

Viel zu lasch, glaubt auch der bündnisgrüne Berliner Justizsenator Wolfgang Wieland, seien die Überprüfungen bei der Vergabe an die externen Dienstleister – es sei wohl „schwieriger, eine Gaststättenlizenz zu bekommen als eine Lizenz für private Sicherheitsdienste“.

Die Bezahlung der Männer und Frauen, die mit Handsonden und Röntgengeräten

nach Waffen suchen, erinnert in der Tat an die Dumpinglöhne auf vielen Großbaustellen: 13 Mark brutto pro Stunde bekommt ein Kontrolleur in Berlin-Schönefeld, nur 11,80 Mark sein Kollege am Airport Leipzig-Halle.

Den Negativrekord hält Erfurt mit 11,36 Mark Stundensatz, der Monatslohn bleibt damit auf Sozialhilfeniveau. Dafür schieben die Mitarbeiter massenhaft Überstunden, Schichten mit bis zu 14 Stunden am Stück, weil oft nicht genug Personal zu bekommen ist. Dass die Kontrolleur nach zwölf Arbeitsstunden manchmal nicht mehr übermäßig konzentriert arbeiten, stört bislang keinen der Verantwortlichen.

Dabei ist Insidern längst klar, dass die lausig bezahlten Kontrolleur selbst zum Sicherheitsrisiko geworden sind. Die Folge der Dumpinglöhne: schlechte Qualifikation, Frust, Schluderei, Kündigungen. Wer kann, sucht sich schnell etwas Besseres, ständig müssen deshalb neue Kräfte angeleitet werden.

Dass auf deutschen Flughäfen immer mehr Privatfirmen die wichtigen Taschenspäher stellen, prangerte deshalb der für den Bundesgrenzschutz zuständige Vorsitzende der Gewerkschaft der Polizei (GdP), Josef Scheuring, Mitte September in einem Brief an Innenminister Otto Schily an. Ausgerechnet an einer „sicherheitspolitischen Achillesferse“ verlasse sich der Staat auf private Helfer, für die es „keine ausreichenden gesetz-

Billige Private

Netto-Monatsverdienst von Sicherheitspersonal an deutschen Flughäfen

verheiratet, zwei Kinder

Bundesgrenzschutz
Beamter,
Polizeihauptmeister **4473**
Mark

Privater Sicherheitsdienst
niedrigster Satz **2058**
Mark

Zum Vergleich
Sozialhilfeempfänger **2850**
Mark

DER SPIEGEL

lichen Vorgaben gibt“. Damit, so Scheuring, müsse Schluss sein, der Bund müsse die Kontrolle an den Flughäfen wieder selbst in die Hand nehmen.

Das Misstrauen der Grenzschützer sitzt tief: Bei den Niedriglöhnen müsse der Hinweis erlaubt sein, dass „Menschen mit negativen sozialen Rahmenbedin-

Klettband gegen Terror

Die Wahrheit hinter dem vollmundig angekündigten Einsatz von Sky Marshals: Nur drei Grenzschützer sind unterwegs.

Der Einsatzbefehl kam aus dem Innenministerium, und das Bundesgrenzschutzamt Flughafen Frankfurt bot gleich alles auf, was es zu bieten hatte: Genau drei Beamte, die sonst vor allem Asylbewerber abschieben, dazu ein paar Klettbänder, falls sie mal einen Terroristen fesseln müssen – fertig waren Deutschlands erste Sky Marshals.

Lediglich drei unbewaffnete Grenzer am Tag, keiner von ihnen für derartige Spezial Einsätze geschult, sind derzeit nach Informationen aus der Truppe an Bord der Lufthansa-Maschinen. Sie sind die einzigen Sky Marshals des Bundesgrenzschutzes (BGS) – und somit offensichtlich alles, was hinter den Andeutungen steckt, mit denen Otto Schilys Innenministerium seit der vorvergangenen Woche operiert.

Offenbar aus Sorge vor Massenhysterie und leeren Lufthansa-Jets hatten Schilys Mannen, unter anderem gegenüber der Deutschen Presseagentur, vage den Eindruck genährt, eine ganze Truppe hoch spezialisierter Super-Polizisten der Elite-Einheit GSG 9 sei zurzeit in deutschen Jets unterwegs; über Gummigeschosse und Elektropfeile war daraufhin in der Presse spekuliert worden, über 30 Mann in 15 Maschinen pro Tag und über die Kosten, die auf die Passagiere umgelegt werden müssten.

Die Wahrheit: Wie hochrangige BGS-Vertreter bestätigen, ist nicht ein einziger GSG-9-Mann im Luftraum im Einsatz; vermutlich wird auch künftig keiner als Sky Marshal dienen. Bei den Elitepolizisten seien 40 von 200 Stellen unbesetzt, weil zu wenige Bewerber die extrem harten Aufnahmeprüfungen schafften. Und da das geschrumpfte Sondereinsatzkorps in kleine Spezialteams aufgeteilt sei, ließen sich auch nur schwer Männer für die Flugbegleitung herausbrechen.

Das Innenministerium, das zumindest offiziell nichts zum angeblichen Einsatz von GSG-9-Beamten sagt, fahndet für das angekündigte Sky-Marshall-Programm stattdessen unter den übrigen Grenzern nach 200 Beamten, die Kampfsport erfahrung haben. Doch selbst wenn sie gefunden werden, erfordert die Ausbildung Zeit: „Da ist frühestens in einem halben Jahr einer einsatzfähig“, meint ein BGS-Vormann.

Erst am Mittwoch dieser Woche trifft sich das Grenzschutzpräsidium Mitte. Dann soll in Fulda bei Kassel über-

haupt erst mal geklärt werden, nach welchen Kriterien eine Sky-Marshall-Truppe ausgewählt und ausgebildet werden soll.

Bis dahin gilt für den Einsatz der jeweils drei Luftstreiter aus Frankfurt die Anweisung, bei „Gefahren für Leib und Leben“ auf „vitale Körperpunkte“ des Aggressors zu zielen, mit den bloßen



GSG-9-Training: Vitale Körperpunkte treffen

Händen, versteht sich. Ob die Beamten ohne intensive Nahkampfschulung diese Punkte überhaupt kennen, bleibt ungewiss.

Lufthansa-Piloten reagieren empört. Es sei unverzichtbar, so der Sprecher der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit, Georg Fongern, dass Flugkapitäne wissen, wer mit welcher Ausbildung als Sky Marshal zu ihnen an Bord komme.

Fongern will deshalb nicht ausschließen, dass Flugkapitäne Sky Marshals, von deren Qualifikation sie nicht überzeugt sind, auch einfach aus dem Flieger weisen könnten. Das dürften die Piloten, weil sie allein an Bord das Kommando haben. JÜRGEN DAHLKAMP, ULRICH JAEGER

ungen“ leichter Fehler machten – und empfänglicher für Schmiergeld seien, so Scheuring.

Trotzdem reicht bisher ein simples polizeiliches Führungszeugnis als Persilschein für die Zuverlässigkeit angehender Fluggastkontrolleure. Bislang wurde dann alle fünf Jahre wieder überprüft, ob ein Wachmann sich etwas zu Schulden kommen ließ; künftig sollen die Kontrolleure, Konsequenz der US-Katastrophe, immerhin jedes Jahr einmal überprüft werden.

Bei weitem nicht genug, meint jedoch die GdP. Was Scheuring fordert, ist eine 180-Grad-Wende in der Personalpolitik des Innenministeriums: Noch im Februar 2000 hatte das Schily-Ressort verfügt, dass der

BGS keine neuen Kräfte mehr für die Passagierkontrolle anheuern darf. Um die Polizei „von vollzugsfremden Aufgaben“ zu entlasten, hieß es, werde die „Privatisierung in diesem Bereich angestrebt“. Und: „Alle freien Stellen fallen weg.“

Dass Ministeriale vor dem 11. September die Fluggastkontrolle zuerst als Kostenstelle und zuletzt als Kernaufgabe begriffen haben, zeigt auch ein Rechtsstreit, der es mittlerweile bis vor das Bundesarbeitsgericht gebracht hat: Dort wehrt sich der Bund gegen die Klage eines BGS-Wachmannes aus Esslingen, der es satt hatte, als Passagierkontrolleur gerade mal 3500 Mark brutto zu verdienen.

Der Vertreter des Bundes argumentierte in der Vorinstanz beim baden-württembergischen Landes-arbeitsgericht, Fachkenntnisse seien bei der Fluggastkontrolle nicht vonnöten, der „gedankliche Aufwand ausgesprochen gering“, eine „wie auch immer geartete Aus- oder Vorbildung nicht erforderlich“.

Doch nicht nur beim Mann an der Schleuse wird geknausert, auch beim Werkzeug. Die Durchleuchtungsgeräte auf deutschen Flughäfen seien längst nicht mehr überall auf dem neuesten Stand, die Bestellzahlen reichten nicht aus, um den Mangel in absehbarer Zeit zu beheben, klagt BGS-Mann Scheuring, denn die Flughafenmanager sparen auf Kosten der Sicherheit. Obwohl Fluggäste jetzt höhere Kosten dafür akzeptieren würden, senken ausgerechnet vom 1. November an zehn deutsche Flughäfen ihre Luftsicherheitsgebühren, die jeder Passagier mit dem Ticket bezahlt.

WOLFGANG BAYER,
CONNY NEUMANN, STEFFEN WINTER