

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-Marshal-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-Marshal-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