

## ATTENTATE

MÜNCHEN

## Alle töten

Luftschlangen flogen durch die Straßen. Der Himmel war föhnig am Faschingsdienstag über München, die Sonne schien.

In der Staatskanzlei verzehrte Bayerns Ministerrat unter heiteren Reden Weißwürste. Im Dom unserer Lieben Frau wurde die Asche bergerichtet, mit der Julius Kardinal Döpfner, Erzbischof von München und Freising, nächsttags frommen Künstlern als Zeichen der Bußgesinnung Kreuze an die Stirn malen wollte. Nebenan, im Polizeipräsidium, hatte die Kriminaldirektion das erste Faß Fastenbier geleert.

Die Bombe detonierte zwölf Kilometer östlich, um 12.53 Uhr auf dem Flughafen München-Riem, wo 33 Mi-

Student, Mohammed Hadidi, 28, desgleichen.

Die drei Männer hatten am 1. Februar im jordanischen Amman Sichtvermerke für Spanien erhalten. Ob sie davon Gebrauch machten, war bis zum letzten Wochenende unbekannt. Fest steht, daß sie am 9. Februar in Paris von der dortigen italienischen Vertretung Visa für die Appenin-Halbinsel erhielten. Tags darauf, am Faschingsdienstag, bestiegen sie in Orly um 8.45 Uhr die Air-France-Maschine AF 730 nach München-Riem.

Dort landeten sie um 10.08 Uhr und begaben sich in den Transitraum des Flughafen-Gebäudes. Sie tranken Kaffee. Die Lufthansa-Maschine LH 342 nach Rom, für die sie in Paris gebucht hatten, sollte 14.30 Uhr starten.

Die Araber hatten Paris planmäßig verlassen. Mit 25 Minuten Verspätung dagegen erhob sich kurz nach neun Uhr in Tel Aviv die LY 435, die Mün-

plaziert und von zwei Polizeibeamten mit Maschinenpistolen gesichert.

Von den 70 Passagieren wollten 15 nach London weiterfliegen. Sie begaben sich, gemeinsam mit der Flugmannschaft, in den 30 mal 60 Meter großen Transitraum, eine „zollrechtlich freigestellte“ Halle, die „keineswegs exterritorialen Charakter“ hat (so Kriminaldirektor Joachim Schweinich vom bayrischen Innenministerium).

Ein Transitraum dient durchfliegenden Auslandspassagieren als Wartesaal bei Zwischenlandungen. Wer ihn vom Flugfeld aus betritt und ihn dorthin verläßt, erspart sich Zoll- und Paßkontrollen. Er untersteht dem Hausrecht der jeweiligen Flughafen-Gesellschaft; für die Regelung der sicherheitsrechtlichen Kompetenzen hat sich aus der Praxis noch nie eine Notwendigkeit ergeben. Schweinich: „Natürlich kann jeder Polizist dort seinen Obliegenheiten nachkommen.“



Flughafen-Attentäter Hadidi\*, beschädigter Aufenthaltsraum: „Wir können nicht jeden Israeli im Panzerauto befördern“

nuten zuvor eine Boeing 707 (Flugnummer LY 435) der israelischen Fluggesellschaft EL AL gelandet war.

Zwei weiteren Detonationen folgte das Geknatter von Handfeuerwaffen. Um 12.59 Uhr verließ der erste Notarztwagen das Klinikum rechts der Isar, um elf Verletzte zu bergen. Arie Katzenstein, 32, war bereits verblutet.

Jählings war der levantinische Kriegsschauplatz den Deutschen nahgerückt. Drei arabische Guerillas eröffneten ein Gefecht auf weiß-blauem Territorium. Münchens „Abendzeitung“ empörte sich heimattreu: „Wenn aber die Unversöhnlichen aus den Schützengräben steigen und in den Untergrund gehen... mag das noch angehen. Wenn aber die Unversöhnlichen in die Welt ausschwärmen... hört jedes Verständnis auf.“

Die Unversöhnlichen: Mohammed el-Hanafi, 24, ägyptischer Ingenieur, Abd el-Rahman Salih, 21, jordanischer

\* Unter Polizeibewachung auf dem Weg zum Ermittlungsrichter im Münchner Polizeipräsidium.

chen um 11.30 Uhr erreichen sollte. Doch Schneetreiben und Föhnstürme über den Alpen addierten sich zu weiteren 25 Minuten Verspätung, so daß die Boeing statt um 11.30 Uhr erst um 12.20 Uhr in Riem aufsetzte. Sie sollte laut Flugplan um 12.10 Uhr nach London weiterfliegen. Diese EL-AL-Maschine nimmt in München weder Passagiere noch Fracht auf. Sie befördert nur dahin und wird in Riem bei Bedarf aufgetankt.

Die Maschine vom Dienstag beförderte etwa 70 Passagiere, vier Mann technisches Personal, sechs Stewardsen und einen sogenannten Steward, der dem israelischen Sicherheitsdienst angehört. Passagiere und technisches Personal verließen das Flugzeug nach der Landung. An Bord blieben die sechs Mädchen und — seinen Vorschriften gemäß — der Mann, den jedes israelische Flugzeug mit sich führt; er soll es vor Anschlägen schützen.

In München blieb er mit seiner Aufgabe nicht allein. Dort wird seit etwa einem halben Jahr jedes arabisch und israelische Flugzeug abseits

Die EL-AL-Passagiere verteilten sich auf die Sessel der Halle. Sieben Personen zogen sich gemeinsam in den Hintergrund zurück: An der Kaffee-Bar gruppierten sich die vier Flieger, die Schauspielerin Channa Maron-Rechter, 46, und Sharon Sugarman, 20, Freundin des Schauspielers Assaf Dajan, 24, der neben ihr Platz nahm.

Außerdem befanden sich im Wartesaal ein Dutzend Fluggäste der Swissair, die um 13.30 Uhr nach Zürich fliegen wollten, sowie die drei dunkelhaarigen Männer aus Paris.

Es reichte gerade für einen Kaffee. Um 12.45 Uhr wurden die Passagiere der LY 435 nach London aufgerufen. Gleichzeitig lenkte Franz Donaubaier, 47, seit drei Monaten in Riem beschäftigt, seinen Flugfeld-Omnibus zum Transitraum, Ausgang A 5. Gemächlich passierten die Reisenden nach London den Flugsteig.

An der Kaffee-Bar zeigte Channa Maron-Rechter Flugkapitän Uriel Cohen, 44, noch Kinderspielzeug, das sie am Duty Free Shop gekauft hatte. Die Runde erhob sich und schlenderte zur

Tür. Die anderen Passagiere warteten schon in Donaubauers Mercedes.

Doch als Pilot Cohen den Ausgang fast erreicht hatte, „stand plötzlich ein Mann vor mir“. Cohen: „Er hatte eine grüne Granate wurfbereit in der Hand, ich dachte, es sei ein Scherz.“

Neben dem Granatenmann stand der zweite Araber mit gezogener Pistole. Cohen hörte: „I've got a bomb. You can't do anything“ („Ich habe eine Bombe, Sie können nichts machen“).

Der Kapitän, ein Hüne von 1,98, konnte doch. Er packte den Mann mit dem Sprengkörper am Revers und „riß ihn an mich heran, so daß er mich gegen den anderen mit der Pistole deckte“. In diesem Augenblick sprang der dritte — schnurrbärtige — Araber mit gezogener Pistole zum Bus.

Im Transitraum rollten Cohen und Kontrahent kämpfend über den Boden. Auf dem Parkplatz rannte der Schnurrbärtige vor den startenden Mercedes und richtete seine Waffe auf Franz Donaubauer am Steuer.

Drinne verlor der Jordanier unter Cohens Griffen die grüne Granate. Sie rollte zwei Meter weit bis zur Glaswand des Flugsteiges. Draußen drückte Donaubauer auf den automatischen Türöffner, duckte sich und schob sich seitwärts aus dem Fahrzeug.

Im Transitraum detonierte der Sprengkörper: Die bereits entscherte Eihandgranate, deren Sicherungsbügel durch die Faust des Jordaniers noch festgehalten worden war, zündete sechs Sekunden nach dem Loslassen.

Auf dem Vorfeld lief der Ägypter an die nun offene Mitteltür des Omnibusses und warf einen faustgroßen Gegenstand in das Fahrzeug.

In der Halle brach Panik aus, Channa Maron-Rechter wälzte sich mit zeretztem rechtem Bein zwischen Glassplintern. Pilot Cohen ließ von seinem Gegner ab, sein rechter Unterarm war aufgerissen. Schauspieler Dajan, der mit Cohen zusammen am Tisch gegessen hatte, war kurz vor der Explosion durch die Tür geschlüpft.

Im Bus detonierte der zweite Sprengkörper. Ingenieur Arie Katzenstein aus Tel Aviv, der Granate am nächsten, sackte mit zeretztem Oberkörper zusammen. Sein Vater Heinz Katzenstein, 57, sank schwerverletzt nieder. Fast alle Insassen wurden durch Splitter verwundet.

Mit gezogenen Walther-PPK-Pistolen stürmte die Polizeiwache des Flughafens, acht Mann bayrische Grenzpolizei, heran. Ruth Drahn, 24, Verkäuferin im Transitraum: „Eine Kugel pfiß an mir vorbei. Ich dachte, jetzt ist alles aus.“ Die Studentin Anneliese Heisig: „Ich sah einen verwundeten Mann zur Damentoilette laufen. Dort verbarrikadierte er sich.“

Auf der Dachterrasse des Flughafengebäudes kommandierte der Ausflügler Josef Gsottberger, 32, seinen Freunden: „Volle Deckung.“ Er selber schwang sich über das Terrassengeländer auf das Dach des Transitraumes, spurtete los und brach durch das

Plexiglas über der Gepäckausgabe. Er erlitt einen Beckenbruch.

Der schnurrbärtige Ägypter löste sich vom Omnibus und sah sich plötzlich gestellt. Zehn Meter von ihm entfernt kauerte, die Pistole im Anschlag, einer der Grenzpolizisten. Der Ägypter sprang hinter das nächste Fahrzeug. Beide feuerten, hinter Autoblech geduckt, ihre Magazine leer.

Dann floh der Ägypter in das Chaos des Transitraums. In eine Ecke gedrängt, zog er eine Eihandgranate aus der Tasche, die dritte des Tages. Sie detonierte in seiner Rechten.

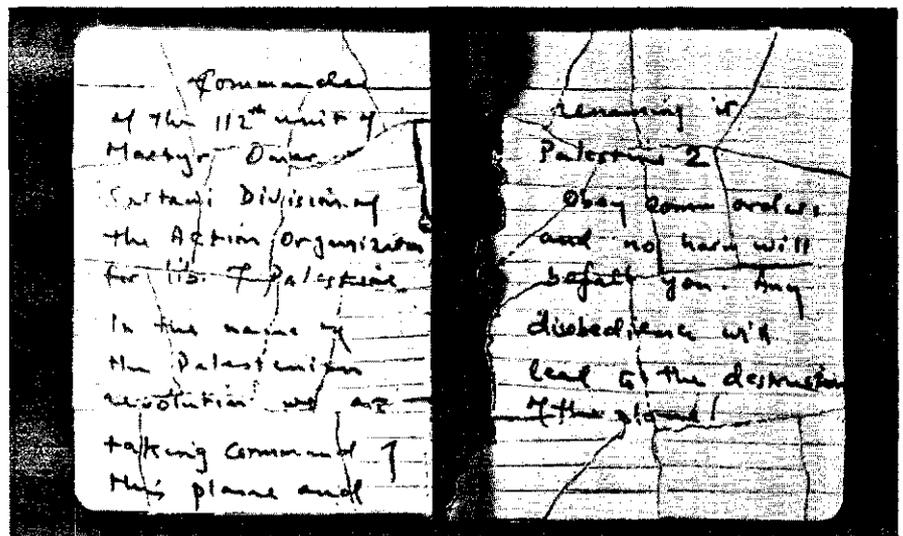
500 Meter vom Flughafengebäude entfernt, am Standplatz der LY 435, hatten sich bei der ersten Detonation die zwei mit Maschinenpistolen bewaffneten Polizisten in Trab gesetzt.

Sie waren noch nicht im Transitraum, da war das Ganze schon vorbei: die erste Konfrontation von arabischen

London-Ausflug von Dajan junior zu vereinbaren sei.

Aufschluß von den inhaftierten drei Arabern war nicht zu erlangen (einer kam in die Zelle 14 der Hauptwache des Polizeipräsidiums, ein zweiter ins Krankenhaus, der dritte nach einem Hospitalaufenthalt in die Strafanstalt München-Stadelheim). Zwei schweigen, der andere, so Häring, „erzählt Märchen“.

36 Stunden brauchten die Kriminalbeamten, die sechs Stunden Spuren gesichert hatten, um das Attentatsziel nachzuweisen. So lange dauerte das mühselige Puzzle, aus kleinen Papierschnitzeln zwei Botschaften zusammenzusetzen. Die Papierfetzen, im Transitraum und vor der Hallentür verstreut, waren von den Beamten eingesammelt worden — offenbar unmitttelbar vor der Festnahme von den Tätern zerrissen.



Zusammengefügte Attentäter-Botschaft: „Unversöhnliche aus den Schützengräben“

Guerillas und Israelis auf westdeutschem Boden, der erste — und zugleich fehlgeschlagene — Versuch, ein israelisches Verkehrsflugzeug in der Bundesrepublik zu entführen.

Denn 48 Stunden nach dem Überfall stand fest: Die Araber hatten sich der israelischen Maschine bemächtigen wollen. Kriminaldirektor Hermann Häring, Leiter einer dreißigköpfigen Sonderkommission aus Stadt-, Land- und Bundespolizisten: „Irgend etwas ist dabei schiefgelaufen.“

Was schief lief, ist offensichtlich: Anstatt die Hände in die Luft zu strecken und folgsam zum Omnibus zu marschieren, hatte Flugkapitän Uriel Cohen den Granatenmann angesprungen. Von diesem Augenblick an war die Entführung nicht mehr möglich.

Zuerst hatten die Freistaat-Behörden vermutet, der Anschlag habe dem Schauspieler Assaf Dajan, Mosche Dajans Sohn, gegolten, der unverletzt blieb. Dann kamen die Attentatsforscher von dieser Version wieder ab, weil sie meinten, daß eine über Monate hinweg vorausgeplante Entführung nicht mit dem kurzfristig gebuchten

Der erste Text ist eine Anweisung, die offenbar im Transitraum gegeben werden sollte:

▷ „Wir sind die Befehlshaber der Aktionsgemeinschaft zur Befreiung Palästinas. Heben Sie die Arme über den Kopf, und leisten Sie unseren Befehlen Folge. Sonst werden wir unsere Bomben zur Explosion bringen und Sie alle töten. Begeben Sie sich zum Bus... wir fahren sofort ab. Fordern Sie Ihre Sicherheits-Wachen auf, sich zu ergeben, oder wir zerstören das Flugzeug.“

Der zweite Text war erkennbar als Mitteilung an Bord gedacht:

▷ „Guten Abend, meine Damen und Herren, Ladies and Gentlemen. Hier ist der stellvertretende Befehlshaber der 112. Einheit der Martyr Omar Sastadi Division der Aktionsgemeinschaft zur Befreiung Palästinas. Im Namen der palästinensischen Revolution nehmen wir dieses Flugzeug in unsere Befehlsgewalt und benennen es in ‚Palästina II‘ um. Gehorchen Sie unseren Befehlen, und es wird Ihnen nichts geschehen. Jede Gehorsamsverwei-

gerung wird zur Zerstörung des Flugzeuges führen.“

Die gesicherten Spuren — Papierschnitzel, Pässe, Flugtickets, Waffen — ließen eine Rekonstruktion des Planes und seiner Durchführung bis zur ersten Detonation zu. Was dann geschah, ließ sich in vielen, aber längst nicht in allen Details klären. So gelang es der Sonderkommission noch nicht, die Rollen der drei Attentäter genau zu fixieren.

Nicht einmal Uriel Cohen konnte den Mann, mit dem er rang, eindeutig identifizieren. Ungeklärt blieb auch vorerst, was der zweite Jordanier, der Cohen mit der Pistole bedrohte, während des Ablaufs tat. Dem dritten wurde sein Schnurrbart zum Verhängnis: Der Ägypter Mohammed el-Hanafi, der seine erste Bombe in den Omnibus warf und die zweite zu lange in der Rechten behielt — der Arm wurde ihm bis zum Ellenbogen amputiert —, war eindeutig zu beschreiben.

Während die Kriminalisten den Tathergang zu komplettieren suchten, zog Bayerns Innenminister Bruno Merk — am Donnerstag, 48 Stunden nach dem Attentat — Konsequenzen aus dem Vorfall. Er ordnete „ab sofort“ auf den Flughäfen des Freistaates „Schutzmaßnahmen“ für die Passagiere israelischer und arabischer Fluggesellschaften vom Abfertigungsschalter bis zur Maschine an. Dienstags, wenn in München-Riem laut Flugplan je eine Maschine der EL AL und der Syrian Arab Airlines zusammentreffen, wird Merks Schutzkommando wohl verdoppelt.

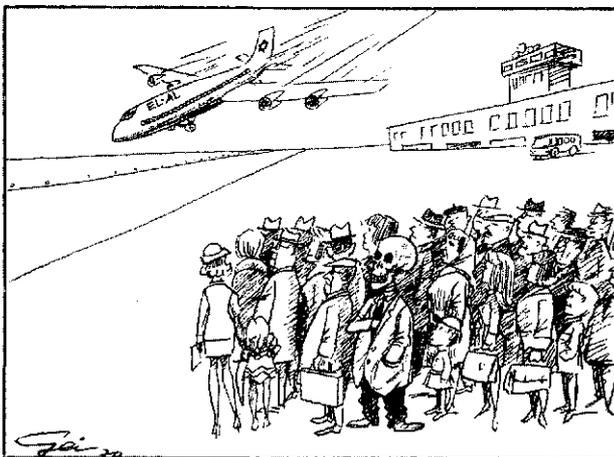
Viel mehr als Beschwichtigung ist das nicht. Denn das Attentat von München erhellt die besonderen Schwierigkeiten bei Sicherungen vor Anschlägen auf stark frequentierte öffentliche Einrichtungen — seien es nun Flughäfen, Bahnhöfe oder Straßen — im Vergleich zu Präventivmaßnahmen zur Verhütung krimineller Delikte wie Einbrüche oder Überfälle auf Banken. Schußsicheres Glas in Banken ist ein wirksames Mittel gegen Geldräuber, eine vergleichbare Schutzvorkehrung auf Flughäfen gibt es nicht.

Der Direktor des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel, Dr. Uwe Christiansen, hat zwar schon nach den Terroristen-Anschlägen auf den Flugplätzen in Zürich, Beirut und Athen „die Sicherheitsmaßnahmen verstärkt“. Aber seine etwa 35 — unbewaffneten — Wachleute können „natürlich nicht sicherstellen, daß der ganze 15 Kilometer lange Flughafenzaun unter Bewachung ist“ (Christiansen). Hamburg wird im Liniendienst weder von israelischen noch arabischen Maschinen angefliegen. „Wenn wir erfahren“, so Christiansen, „daß eine EL-AL-Maschine zu erwarten ist, werden wir künftig zusätzlich Polizeipersonal anfordern, das die Maschine bewacht.“

Die Leitung des Flughafens Hannover-Langenhagen kam zu der Einsicht, daß man sich — so Sprecher Knut Henne — „für alle Eventualitäten nicht vorbereiten kann. Man müßte schon hellsehen können“. Nach dem

Münchener Attentat bekam das hannoversche Flughafenpersonal keine besonderen Weisungen, weil „seit eh und je in den Dienstweisungen steht, daß jeder, der irgend etwas Verdächtiges bemerkt, das sofort weitergeben muß“. Hannover wird ebenfalls höchstens von EL-AL-Chartermaschinen angefliegen. In diesen Fällen fordert die Flughafenleitung zusätzlich Polizeischutz an.

Der Flughafen Stuttgart-Echterdingen ist nach Ansicht von Ministerialdirigent Dr. Kienle, Leiter der Abteilung Öffentliche Sicherheit im baden-württembergischen Innenministerium, „für den Normalfall genügend gesichert“. Und zwar ist bereits seit den früheren Attentaten im Ausland „entsprechend bewaffnete“ Polizei (Kienle: „Wir gehen da bis an die obere Grenze der Bewaffnung, so daß man ein bißchen mehr und ein bißchen schneller schießen kann“) in Echter-



National-Zeitung, Basel

### Der Krieg auf Reisen

dingen stationiert, „die natürlich sehr schnell verstärkt werden kann“.

Als Stuttgart während der Bauarbeiten in München-Riem im August 1969 regelmäßig von der EL AL angefliegen wurde, begleiteten Polizisten jeden Bus, der zu einer EL-AL-Maschine fuhr. Ähnliche Schutzmaßnahmen auf den gesamten Flugbetrieb auszudehnen, hält Kienle für unmöglich: „Wir können nicht jeden einzelnen Israeli unter den Passagieren herauspicken und im Panzerauto befördern.“

In Düsseldorf-Lohausen und Köln-Wahn — beide Flughäfen werden ebenfalls nicht von EL-AL-Liniemaschinen angefliegen — gibt es für Eventualfälle bestimmte Sicherheitsvorkehrungen: Für den Fall, daß EL-AL-Chartermaschinen landen, besteht in Düsseldorf seit längerem, in Köln neuerdings eine Abmachung zwischen Flughafenleitung und Polizei. Danach bewachen Beamte mit Maschinenpistolen die Rollbahn, auf der die EL-AL-Maschine niedergeht; weitere bewaffnete Polizisten sind für die Bewachung der gelandeten Maschine, die Überprüfung der Passagiere und die Begleitung der Fluggäste im Bus bis zum Flugzeug abgestellt.

Auf dem Frankfurter Rhein-Main-Flughafen — neben München der einzige Anflughafen der EL AL im Liniendienst — wird seit Ende 1968 bei jeder Landung (drei in der Woche) ein Sonder-Alarmplan wirksam: Wenn die Maschine zur Landung ansetzt, bestiegen mehrere mit Schnellfeuergegewehren, Maschinenpistolen und den üblichen Dienstpistolen ausgerüstete Beamte der Flughafenpolizei — einer Außenrevierstelle der Frankfurter Polizei — einen Einsatzwagen und fahren der Maschine entgegen.

So können sie die Bewachung bereits übernehmen, sobald die Maschine „aufblockt“, wenn der Befehl an das Cockpit ergeht, Turbinen oder Düsen abzustellen. Die Polizisten sind über Sprechfunkgeräte mit allen Dienststellen und Wachen auf dem Flughafengelände verbunden. Neben dem Rollfeld bereitgehaltene Polizeihunde können notfalls Spuren aufnehmen.

Außerdem ist — so der Frankfurter Polizei-Bezirkskommissar Eckstein — „Vorsorge getroffen, daß die Passagiere auch nach dem Verlassen der Maschine bewacht werden“.

Neben der Polizei gehen oder fahren auf dem Flughafen Zoll und Flughafenschutzdienst — eine Art unbewaffnete Wach- und Schließgesellschaft — Streife. So werden die Passagiere auch bereits beim Check-in, beim Aufgeben des Gepäcks in den Abflugräumen und danach beim Betreten der Maschine

vom Zoll überwacht. Die Kontrollpersonen achten dabei vornehmlich auf auffällige Gepäckstücke.

Seit dem Attentat von München wurden nach Angaben von Staatssekretär Krollmann vom hessischen Innenministerium auf dem Frankfurter Flughafen „die Gebäude selbst stärker in den Schutz einbezogen beziehungsweise Schutzmaßnahmen auch innerhalb der Gebäude stark intensiviert“. Krollmann: „Zur Zeit sind wir davon überzeugt, das getan zu haben, was im Interesse der Sicherheit getan werden kann.“

Die EL AL gibt bereits seit längerem die Namen von Passagieren, die ihr verdächtig erscheinen, an die Polizei weiter. Ein EL-AL-Vertreter letzte Woche: „Wir überlegen uns derzeit noch, ob wir die gesamte Passagierliste der Polizei weitergeben können.“

Selbst solch fragwürdige Praktiken würden freilich nichts nützen, wenn der oder die Attentäter unerkannt im Transitraum oder irgendwo sonst auf dem Flughafen warten. Bundesinnenminister Hans-Dietrich Genscher zum SPIEGEL: „Ich kann den Transitverkehr nicht total überwachen lassen — es sei denn, der ganze Flugverkehr würde lahmgelegt.“