MCPHOTO / VARIO IMAGES (L.); WOLF / LAIF (R.)

Lufthansa-Drehkreuz Frankfurt am Main, Verkäuferin mit gefälschten Markenprodukten in Guangzhou: *Fliegende Händler*

LUFTFAHRT

Mit 100 Koffern nach Lagos

Die Lufthansa umwirbt westafrikanische Geschäftsleute, von denen nicht wenige im Verdacht stehen, über Frankfurt weltweite Schmuggelgeschäfte zu betreiben.

Unter Vielfliegern gilt eine Statuskarte der Lufthansa als begehrte Trophäe, die man sich hart erarbeiten muss. Schon für die Aufnahme als „Frequent Traveller“ muss der Anwärter in zwei Jahren mindestens 35 000 Meilen im Flug absolvieren. Noch größer sind die Hürden für eine Aufnahme in den Senatoren-Club oder gar den Hon-Circle. Bis zu 600 000 Meilen müssen potentielle Anwärter dann zurücklegen, bevor sie in exklusiven Wartesalons Platz nehmen können oder auf Wunsch sogar im Porsche zum Jet chauffiert werden.

Dass der Konzern in den vergangenen Jahren noch zwei weitere exklusive Kundenkarten herausgegeben hat, die etwas großzügiger in Umlauf gebracht wurden, wussten bislang nur Eingeweihte: Mit den sogenannten Traders- und Merchants-Club-Ausweisen will die Lufthansa schon seit längerem eine Klientel an sich binden, die auch andere Airlines heftig umwerben: professionelle Händler aus Nigeria und Ghana, von denen einige schon mal mit den Gesetzen in Konflikt geraten.

Bei den Zoll- und Polizeibehörden steht diese kleine Gruppe im Verdacht, unter anderem in Asien im großen Stil gefälschte Markenartikel einzukaufen, die anschließend in Afrika oder anderswo verhökert werden. Umgekehrt würden auch Drogen aus der Heimat im Rest der Welt verschoben. „Gerade Nigeria hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Hort von illegalen Aktivitäten entwickelt“, sagt der Sprecher des Frankfurter Hauptzollamts, Andreas Urbaniak.

Bei Stichprobenkontrollen unter Lufthansa-Transit-Passagieren von und nach Nigeria seien am Frankfurter Flughafen schon mehrfach Waren oder Gelder dubiosen Ursprungs sichergestellt worden.

Zurzeit besitzen nach Konzernangaben über 200 dieser Geschäftsleute einen der eigens für sie entwickelten Clubausweise, mit denen man unter anderem großzügige Rabatte bei Übergepäck erhält.

Einen ersten Versuch, die Händler verstärkt in ihre Jets zu locken, starteten die Lufthansa-Manager bereits 2003. Damals gaben sie eine Version ihrer für die Bedürfnisse der Nigerianer und Ghanaer maßgeschneiderten Vielfliegerkarte heraus, die bei flüchtigem Hinsehen wie ein offizielles Lufthansa-Dokument anmutet.

Für den Antrag reichte oft schon ein Miles & More-Ausweis sowie der Nachweis, häufig von Lagos oder Accra aus zu fliegen und gewerblich tätig zu sein. Bereits im Jahr 2007 bescherten die Einkäufer dem Konzern nach Insider-Angaben Einnahmen von mehreren Millionen Euro, und es sollen rund 2000 Exemplare solcher Karten kursiert haben.

In den vergangenen Jahren bauten die Lufthansa-Manager ihre Flüge nach Nigeria kräftig aus. Ein Manager organisierte eigens Shopping-Trips nach Deutschland, um die gehätschelte Klientel zu umgarnen.

Ab Oktober soll das Lufthansa-Angebot nach Nigeria sogar von 10 auf 14 Verbindungen pro Woche aufgestockt werden, nachdem sich im vergangenen November Bundespräsident Horst Köhler persönlich für eine Ausweitung des Flugverkehrs zwischen beiden Ländern eingesetzt hatte.

Doch Zollbeamte und Lufthansa-Piloten üben massive Kritik an dem florierenden Geschäft mit dem aufstrebenden Land und seinen fliegenden Händlern. Weil die ihre eingekaufte Ware am liebsten selbst transportieren und nicht als Fracht aufgeben, lassen sie mit Hilfe eigens abgestellter Dienstboten mitunter über hundert Koffer oder Gepäckstücke an die Check-in-Schalter bugsieren. Bis zu fünfmal pro Woche, berichten Abfertigungsangestellte, rückten solche Power-Shopper an, was auch beim Cockpit-Personal zunehmend für Unmut sorge.

Erst Anfang Juli hatte die Crew einer A321 auf dem Weg von Dublin nach Frankfurt erhebliche Probleme, überhaupt in die Luft zu kommen, weil nigerianische Passagiere mit mehr Gepäck reisten als zunächst erwartet (SPIEGEL 37/2009). Ein Lufthansa-Sprecher versichert, der Flug sei trotzdem jederzeit sicher gewesen.

Doch auch so sorgt die Kundengruppe bei der Lufthansa zuweilen für unangenehme Überraschungen – wie eine Großrazzia vom Juli 2008 zeigt.

Der Frankfurter Flughafenzoll hatte damals an fünf aufeinanderfolgenden Tagen das Gepäck nigerianischer Transitpassagiere auf dem Weg von China nach Lagos kontrolliert – und war prompt fündig geworden.

Gleich dreimal stießen die Beamten auf große Mengen gefälschter Textilien oder Autoersatzteile. Außerdem fanden die Kontrolleure Handy-Akkus mit einem Gesamtgewicht von fast 50 Kilo.

Die Energiezellen können sich unter Druck leicht selbst entzünden. Deshalb

verbieten viele Airlines die Mitnahme solcher Batterien, wenn sie nicht fest in mitgeführte Geräte eingebaut sind. Die US-Pilotenvereinigung ALPA fordert neuerdings sogar, den Transport von größeren Mengen der Winzlinge in Flugzeugen generell zu verbieten. Bei der Lufthansa dagegen werden die Akkus in der Verbotsliste für gefährliche Güter bislang nicht ausdrücklich erwähnt.

Ein Lufthansa-Sprecher verweist auf Vorgaben des Linienluftfahrt-Verbandes IATA, der die Mitnahme solcher Geräte für den persönlichen Gebrauch erlaubt.

Die Fluggesellschaft selbst wurde mit den dubiosen Schmuggelaktivitäten bislang nicht in Verbindung gebracht. Trotzdem blieb der Vorfall vor gut einem Jahr bei ihr offenbar nicht ohne Konsequenzen.

Im Herbst 2008 beschloss der Konzern, die alten Traders-Club-Ausweise abzuschaffen. An ihre Stelle rückte fortan die neue Merchants-Club-Karte. Deren Vorteil: Mit ihr können die Händler in über 200 Ländern neuerdings bargeldlos bezahlen.

Früher mussten viele noch mit dicken Geldbündeln reisen – und die Scheine zuweilen abgeben, wenn sie ihre Herkunft bei Kontrollen nicht nachweisen konnten.

Lufthansa-Sprecher Andreas Bartels erklärt, sein Unternehmen wisse bislang nichts von einem Ermittlungsverfahren gegen einen der Kartenbesitzer.

Dass die Inhaber ihren Ausweis als Kreditkarte nutzen können, sei unbedenklich, da die Lufthansa mit renommierten Unternehmen wie Visa oder Mastercard zusammenarbeite. Bartels: „Den Vorwurf, Lufthansa würde damit den Handel mit illegalen Waren begünstigen oder gar unterstützen, weisen wir scharf zurück."

Das Kölner Zollkriminalamt ist trotzdem alarmiert. „Auch der Transport von elektronischem Geld über mehr als 10 000 Euro wird von uns überwacht", sagt Sprecher Wolfgang Schmitz, „deshalb sehen wir uns den Vorgang zurzeit genau an."

Die Lufthansa selbst will am Ausbau ihres Nigeria-Geschäfts vorerst festhalten – auch wenn die gehätschelte Klientel intern immer wieder für Ärger sorgt. Der jüngste Vorfall liegt erst drei Wochen zurück.

Für den Flug von Shanghai über Frankfurt nach Lagos soll ein afrikanisches Clubmitglied wieder mal über 90 Koffer und Pakete aufgegeben haben. Bis die Nutzlast in Deutschland umgeladen war, sammelte der Jet einige Verspätung an, was am Flughafen schnell mit Gebühren von mehreren tausend Euro zu Buche schlagen kann.

Zudem hatte der Passagier seine ohnehin moderaten Übergepäckgebühren vor dem Start in Shanghai offenbar nicht vollständig bezahlt. Den Rest versuchte der Konzern nachträglich einzutreiben – im fernen Lagos.

Dinah Deckstein

ARBEITSMARKT

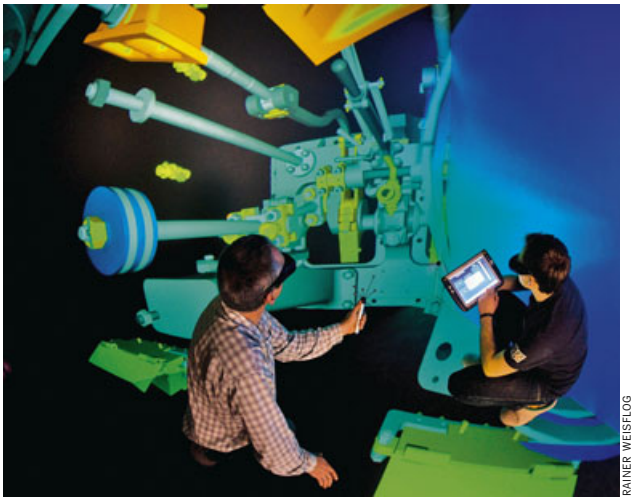
In der Schockstarre

Während die Arbeitgeber lautstark über Fachkräftemangel klagen, machen junge Ingenieure eine ganz andere Erfahrung: Viele Berufsanfänger finden keinen Job.

Ein paar Tafeln Milchschokolade und drei Standardwerke über Konstruktionstechnik – das sind die Überreste von Rauf Najafovs Leben als Maschinenbauer in Deutschland. „Mehr Bücher haben nicht ins Gepäck gepasst", sagt der 26-jährige Ingenieur aus Hannover.

Seit vier Wochen lebt er in Los Angeles und bereitet sich auf ein Doktorandenstipendium an der California State University vor. Deutsche Schokolade braucht er für die Lernpausen. „Die amerikanische ist ungenießbar", sagt er.

Najafov wäre lieber in Deutschland geblieben. Das Dumme ist nur: Er hat hier keine Arbeit gefunden. „Eigentlich sah alles super aus", sagt er. VW habe ihm eine Stelle zugesichert. Doch dann kam der Crash auf den Finanzmärkten, die Autoindustrie rutschte in die Krise, und Najafov stand ohne Job da. Monatelang suchte er nach einer Stelle. Schließlich entschied er sich für „ein attraktives US-Stipendium".



RAINER WEISFLOG

Maschinenbaustudenten in Dresden: *Fataler Kreislauf*

Die Geschichte des Maschinenbauers passt so gar nicht zum aktuellen Wehklagen des Verbandes Deutscher Ingenieure (VDI) über den „massiven Fachkräftemangel". Auf 52 000 offene Stellen kommen laut VDI derzeit nur etwa 27 000 arbeitssuchende Ingenieure. „Da klafft eine große Lücke", sagt VDI-Chef Will Fuchs.

Doch wer frisch von der Uni kommt, macht häufig eine andere Erfahrung: Er findet immer schwerer einen Job. Im August ist die Zahl der arbeitslosen Ingenieure um 2,6 Prozent gestiegen. Die viel beklagte Ingenieurslücke war vor einem Jahr mit 70 000 fehlenden Fachkräften noch mehr als doppelt so groß wie heute. In der Metall- und Elektroindustrie können viele Firmen ihre erfahrenen Fachkräfte nur noch über Kurzarbeit halten.

„Berufsanfänger haben es im Moment schwer unterzukommen", sagt Christiane Benner, die zuständige Bereichsleiterin bei der IG Metall. Der Republik droht eine neue Umdrehung jener Krisenspirale, die Politik und Wirtschaft diesmal eigentlich vermeiden wollten. Weil die Firmen in der Rezession viele Ingenieursjobs streichen, fehlen später die Fachkräfte, wenn die Wirtschaft wieder Tritt fasst.

Um den fatalen Kreislauf zu stoppen, haben Ministerien, Gewerkschaften und Verbände zahlreiche Initiativen angekündigt. So will Bildungsministerin Annette Schavan (CDU) einen „Nachwuchs-Fonds" für Ingenieure gründen.

Der Verband der bayerischen Metall- und Elektroindustrie (VBM) startet am 1. Oktober eine Beschäftigungsgesellschaft für Absolventen im Freistaat. Geeignete Kandidaten, die keinen Job finden, werden eingestellt und an Mitgliedsfirmen verliehen. „Wir müssen die jungen Leute überwintern", sagt VBM-Hauptgeschäftsführer Bertram Brossardt.

Klingt gut, ist aber vorerst mehr Wunsch als Wirklichkeit. Der Schavan-Plan steckt noch im Ideenstadium, und der Bayernfonds ist noch gar nicht offiziell angelaufen. Zwar haben sich schon 50 arbeitslose Ingenieure gemeldet. Wie viele Stellen es geben wird, ist jedoch noch ungeklärt.

„Der Arbeitsmarkt ist angespannt", sagt VDI-Chef Fuchs. „Aber wer wirklich gut ist, der kommt auch unter."

Das hat Rauf Najafov anders erlebt. Er kann Praxis- und Auslandserfahrung vorweisen, außerdem spricht der gebürtige Aserbaidschaner fünf Sprachen fließend. „Was wollen die denn noch?", fragt er.

Auch die Berliner Elektroingenieure Vitalij Fleischhauer, 24, und Christian Koop, 28, sind ratlos. „Ich befinde mich in einer Art Schockstarre", sagt Fleischhauer. Er hat sich gerade erst erwerbslos gemeldet. Koop hingegen hat sich vorsichtshalber schon für ein Masterprogramm ab Oktober eingeschrieben. Obwohl er bereits ein Diplom hat. „Besser, als arbeitslos zu sein", sagt er – und hilft damit auch der Bundesregierung: Er taucht in der Arbeitslosenstatistik erst gar nicht auf.

Katrin Elger