

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ströbele und der Fraktion DIE GRÜNEN

Abschiebepaxis von Asylbewerbern auf dem Luftweg

Zunehmend werden in der Bundesrepublik Deutschland Asylbewerber abgeschoben. Die Abschiebung erfolgt meistens auf dem Luftwege. Die Abschiebung kann, wie mehrere Beispiele belegen, für den „Abschübling“ unter Umständen Folter und Tod zur Folge haben. So ist der am 21. Juni 1984 abgeschobene sierraleonische Staatsangehörige Smart Alpha Kargbo nach Auskünften des Diakonischen Werkes schon kurz nach der Abschiebung in den Gefängnissen seines Heimatstaates umgekommen. Die Flugzeugentführung der Lufthansa-Maschine auf dem Flug Frankfurt–Damaskus nach Wien am 27. Februar 1985 durch zwei abgewiesene syrische Asylbewerber zeigt, daß trotz der Ausschöpfung des Rechtsweges ernsthafte Verfolgungsmaßnahmen im Herkunftsland von dem „Abschübling“ befürchtet werden.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Bundesregierung:

1. Wieviel abgelehnte Asylbewerber wurden in den Jahren 1982/1983/1984 abgeschoben?
 - a) In welche Länder?
 - b) Durch welche Fluggesellschaften fand der Transport statt?
2. In wie vielen Fällen haben sich „Abschüblinge“ dieser Zwangsmaßnahme widersetzt?
 - a) Wenn ja, auf welche Weise kam dieser Widerstand zum Ausdruck, und welche Maßnahmen werden behördlicherseits getroffen, um „Abschüblinge“ ruhig zu stellen?
 - b) Werden „Abschüblingen“, bei denen der Verdacht besteht, daß sie zu Verzweiflungstaten neigen, Medikamente verabreicht?
 - c) Aufgrund welcher Rechtsgrundlage und durch wen werden die Medikamente verabreicht?
 - d) Welche Medikamente kommen dabei zur Anwendung?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Asylbewerber in den Jahren 1982/1983/1984 Selbstmordversuche begangen haben?

Wenn ja, wie viele dieser Selbstmordversuche erfolgten

- a) in der Abschiebehaft,

- b) in Strafvollzugsanstalten,
- c) in Sammellagern für Asylbewerber,
- d) in Privatwohnungen?

Liegen der Bundesregierung Zahlen darüber vor, in wie vielen Fällen die Selbstmordversuche tödlich endeten?

4. a) Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den Bericht des World Council of Churches, Refugee Service, über seine Tagung „Western European Consultation on the Role of Churches in Helping Refugees at International Airports“ vom 13. bis 14. Februar 1984 in Frankfurt am Main, hier insbesondere den Berichtsteil über den Besuch der Tagungsteilnehmer auf dem Flughafen Frankfurt:

„... Regarding the question of deportees, Mr. Merdan explains that only dangerous persons, such as criminals, are escorted, not rejected asylum seekers normally; only in cases of rejected asylum seekers who obstinately refuse to enter the plane and where the Immigration Dept. insists on their deportation, such person may be escorted or medically tranquilized . . .“¹⁾?

- b) Werden die „Abschüblinge“ während des Fluges in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt? Wenn ja, auf welche Weise (Handschellen, Mundknebel) geschieht dies?
 - c) Wenn die Einschränkungen der Bewegungsfreiheit durch einen Flugbegleiter erfolgt, welcher staatlichen Stelle gehören diese Flugbegleiter an?
5. a) Werden die Personalpapiere (Paß oder Paßersatz) des „Abschüblings“ so gekennzeichnet, daß für die Behörden des Heimatstaates die Abschiebung erkennbar ist?
- b) Wie ist sichergestellt, daß es sich bei dem Abgeschobenen um einen erfolglosen Asylbewerber handelt?
 - c) Wird bei der Abschiebung Aktenmaterial des Asylverfahrens den staatlichen Stellen des Herkunftslandes auf Anfrage zur Verfügung gestellt?
 - d) Werden die zuständigen Stellen des Heimatstaates über eventuelle Straftaten, Verurteilung sowie Verdachtsmomente informiert?
 - e) Ist der Bundesregierung bekannt, daß abgeschobene Asylbewerber, welche in der Bundesrepublik Deutschland straffällig geworden sind, in ihrem Heimatstaat nochmals verurteilt werden? Inwiefern hält die Bundesregierung diese Doppelbestrafung mit Artikel 103 Abs. 3 GG für vereinbar?
6. a) Welche Stelle koordiniert den Abtransport der „Abschüblinge“, und wer nimmt die jeweilige Buchung vor? Mit

¹⁾ World Council of Churches, Refugee Service, „Western European Consultation on the Role of Churches in Helping Refugees at International Airports“; 13 to 14 February 1984, Frankfurt am Main, Minutes of the Meeting – Agenda, Seite 8.

wem arbeitet diese Stelle zusammen bzw. von wem bekommt sie Weisung?

- b) Seit wann übernimmt der Werkschutz der Deutschen Lufthansa Aufgaben des BGS („Transportbegleitung“)? Auf welcher Rechtsgrundlage ist diese Funktion gestützt?
7. a) Üben Besatzungsmitglieder (Boden- und Bordpersonal) internationaler Fluggesellschaften aber auch der Deutschen Lufthansa polizeiliche Aufgaben aus (Begleitung der „Abschüblinge“)?
- b) Wenn ja, aufgrund welcher Rechtsgrundlage oder Absprache werden hoheitliche Aufgaben der Polizei oder des BGS auf Angehörige der Deutschen Lufthansa oder anderer Fluggesellschaften übertragen?
8. Der 10. Gewerkschaftstag der ÖTV hat in dem Initiativantrag 306 a die Praxis der Bundesregierung, der Länderregierungen und der Deutschen Lufthansa, im Rahmen der Abschiebung von Ausländern hoheitliche Aufgaben durch Beschäftigte der Deutschen Lufthansa wahrnehmen zu lassen, verurteilt.
- a) Sind Angestellte der Deutschen Lufthansa angehalten, Amtshilfe zu leisten?
- b) Muß der „Abschübling“ von ihnen den Sicherheitskräften am Zielort übergeben werden? Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage geschieht dies?
9. a) Ist es richtig, daß Kapitän aber auch Purser/ette eines Fluges die Verantwortung für die Sicherheit des Fluges tragen und letztendlich im Flugzeug eine Entscheidung treffen müssen, die mit der Sicherheit der Flugdurchführung im Zusammenhang steht?
- b) Wissen Kapitän und Purser/ette in jedem Einzelfall, welche Person aus welchen Gründen abgeschoben werden soll?
- c) Ist trotz der in der Regel kurzfristig angesetzten Abschiebung eine Befragung und Einschätzung über die körperliche und seelische Verfassung des „Abschüblings“ möglich?
10. Werden „normale“ Passagiere eines Fluges, mit dem „Abschüblinge“ transportiert werden, über diese Besonderheit informiert?
11. Durch Abschiebung in Ländern, in denen „Abschüblingen“ Folter und Tod drohen könnte, wird die Flugzeugbesatzung unter Umständen in Gewissenskonflikte gebracht. Besteht bei der Deutschen Lufthansa, aber auch bei anderen Fluggesellschaften die Möglichkeit, den Transport des „Abschüblings“ zu verweigern, ohne daß für die betreffende Person berufliche Nachteile erfolgen?

Wenn ja,

- a) aus welchen Gründen und auf welcher Rechtsgrundlage erfolgt dieses,
- b) in wie vielen Fällen?

12. a) Wird bei den Gesprächen zwischen der Deutschen Luft-hansa und den Bundesministerien des Innern und für Ver-kehr neben der Frage der Verkehrssicherheit bei Flügen, in denen ein „Abschübling“ transportiert wird, auch die Frage erörtert werden, ob das Flugpersonal weiterhin poli-zeiliche Aufgaben übernehmen soll?
- b) In welchem Rahmen denkt die Bundesregierung Gewis-senskonflikte des Boden- und Bordpersonals zu berück-sichtigen?
- c) Gedenkt die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit anderen Stellen, z. B. Länderinnenministerien, Gewerk-schaften, kirchlichen und humanitären Hilfsorganisationen eine Prüfungsinstanz einzurichten, um besondere Härten zu vermeiden?

Bonn, den 15. April 1985

Ströbele

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion