

EINBLICKE IN DIE PRAXIS VON ABSCHIEBUNGEN AUF CHARTERFLÜGEN

Rund um Abschiebungen von Drittstaatsangehörigen gibt es viele Gerüchte, Halbwahrheiten und sehr wenig offizielle Informationen. Dazu kommt, dass die wenigen Informationen weit verstreut sind und von Behörden, Ministerien und anderen Beteiligten nur häppchenweise bekanntgegeben werden.

Die Autorin hat in monatelanger Recherche Informationen aus verschiedensten Quellen zusammengetragen und abgeglichen.

Von Doris Schneidtinger

Abschiebungen finden in der Regel mit Flugzeugen auf Linienflügen oder auf eigens gemieteten Charterflügen statt. Linienflüge sind zwar weitaus billiger und weniger personalaufwendig als Charterflüge, aber es können nicht alle Personen auf Linienflügen abgeschoben werden. Die Gründe dafür sind vielfältig.

LINIEN- ODER CHARTERFLUG?

Personen, von denen angenommen wird, sie könnten bei der Abschiebung Widerstand leisten und so zu einer Gefahr für andere Passagiere oder das Personal werden, werden nicht mit Linienflügen transportiert. Die Fluglinie entscheidet aufgrund einer Risikobewertung, ob eine Beförderung möglich ist oder nicht. Es gibt Fluglinien, die nur begleitete Abschiebungen erlauben. Außerdem haben die meisten Fluglinien Bestimmungen darüber, wie viele Abzuschiebende sie pro Linienflug mitnehmen (bei den meisten Fluglinien sind es zwei Deportees plus etwaiges Begleitpersonal – Ausnahmen gibt es in seltenen Fällen, etwa für Familien).

Wenn es keine direkte Linienflugverbindung ins Zielland gibt, muss der*die Abzuschiebende in einem Drittland umsteigen, was einen zusätzlichen bürokratischen Aufwand bedeutet und auch nicht immer problemlos möglich ist.

Für Charterflüge braucht es zuerst die Zustimmung des Ziellands. Die EU-Kommission ist dazu seit Jahren in intensiven Verhandlungen mit Drittländern, um „die Kooperationsbereitschaft zu erhöhen“. Am 02.02.2020 gab es außerdem eine Änderung des Visakodex, der es der *EU-Kommission* erlaubt, restriktivere Visabestimmungen für Länder zu erlassen, die nicht bei der Rücknahme ihrer Staatsbürger*innen kooperieren.

Manche Drittstaaten haben auch zeitliche und zahlenmäßige Beschränkungen. So dürfen Menschen beispielsweise nur an bestimmten Wochentagen oder zu bestimmten Tageszeiten zurückgebracht werden (zum Beispiel erlaubte Afghanistan keine Landungen an einem Freitag oder Samstag) oder es gibt eine maximale Anzahl an Personen, denen die Einreise erlaubt wird (z.B. Marokko, das bisher nur eine Person pro Tag zurückgenommen hat).

DIE KOSTEN

Bei den Kosten muss man unterscheiden zwischen Flügen, für die die europäischen Länder selbst die Kosten übernehmen, und Flügen, die *Frontex* bezahlt. In Österreich war es laut Rechnungshofbericht zum *Bundesamt für Fremdenwesen und Asyl (BFA)* bis Ende 2017 so, dass das *BFA* die Kosten der Einzelrückführungen übernommen hat (und das Innenministerium die Personal- und Hotelkosten der Begleiter*innen). Alle Charterflüge wurden und werden auch jetzt zur Gänze von *Frontex* bezahlt.

Zu den genauen Kosten der einzelnen Flüge gibt es nur wenige Zahlen. Der *Europäische Rechnungshof* gibt zum Beispiel für 2018 bekannt, dass eine Rückkehr per Charterflug pro Person im Durchschnitt 2.857 Euro gekostet hat. Eine Rückkehr

mittels Linienflug durchschnittlich 1.898 Euro und war somit um fast ein Drittel billiger.

Die deutsche Bundesregierung hat im März 2020 einige Zahlen zu den Kosten von Charterflügen veröffentlicht. Der Flug von München nach Kabul (Afghanistan) im Jänner 2019 mit *Titan Airways* schlug zum Beispiel mit 387.605 Euro zu Buche. Es wurden 35 Personen abgeschoben – das sind 11.074 Euro reine Flugkosten pro Person. Flüge nach Nigeria bewegen sich in der gleichen Preisklasse: 358.680 Euro für einen Flug mit *Evelop Airlines* im Juni 2019. Ein Flug von Berlin nach Georgien im September 2019 kostete 93.500 Euro für 81 Abgeschobene. Die gesamten Kosten wurden von *Frontex* übernommen.

DIE VORBEREITUNG

Etwa zwei bis drei Monate vor einem geplanten Charterflug meldet das *BFA* die geplante Abschiebung an *Frontex*. *Frontex* bestätigt den Flug und andere Mitgliedsstaaten haben die Möglichkeit, an dem Charter teilzunehmen (wenn es noch freie Plätze gibt). Genauso kann sich Österreich als „participating state“ am Charter eines anderen Landes beteiligen.

Für den Fall, dass jemand abgeschoben werden soll, der*die keine Reisedokumente hat, muss das *BFA* zuerst ein Heimreisezertifikat bei der zuständigen Botschaft erwirken. Das Verfahren dazu ist je nach Drittstaat anders. Mit manchen Staaten gibt es Rücknahmeabkommen, die das Verfahren erleichtern. Mit anderen Staaten gibt es eine längere Zusammenarbeit, in der sich über die Jahre ein informelles Verfahren entwickelt hat. Bei einigen Staaten gibt es verpflichtende Interviews der Abzuschiebenden in der Botschaft und auch die Genehmigung ist von Staat zu Staat anders – manchmal genehmigt die Botschaft, manchmal muss an die Behörden im Land weitergeleitet und auf eine Genehmigung gewartet werden. Das *BFA* hat seit Jänner 2017 ein eigenes Referat, das die Kommunikation und die Antragstellung bei den Botschaften übernimmt. Das zeigt sich auch in einer gestiegenen Zahl der Anträge und der ausgestellten Heimreisezertifikate im Jahr 2017. Laut Rechnungshofbericht wurden 2014 1.008 Anträge an diplomatische Vertretungen gestellt und nur 332 Ersatzreisedokumente ausgestellt. 2017 konnten mit 5.423 Anträgen 1.668 Heimreisezertifikate erwirkt werden.

Die abzuschiebenden Personen werden, wenn sie nicht schon in Schubhaft sind, in der Regel bis zu 72 Stunden vor der Abschiebung in Anhaltung genommen. Das *BFA* übermittelt den Landespolizeidirektionen dazu den Abschiebe- und Festnahmeauftrag. Nach der Festnahme überprüft eine Amtsärztin bzw. ein Amtsarzt die Haftfähigkeit und Flugtauglichkeit der abzuschiebenden Person. Die Abschiebung selbst wird von Bediensteten des Rückführungspools der Polizei durchgeführt. 24 Stunden vor der geplanten Abschiebung beginnen die Menschenrechtsbeobachter*innen mit ihrer Beobachtung. Die Abzuschiebenden werden im Rahmen von „contact talks“ über Einzelheiten der Abschiebung informiert. Der „Escort Leader“ (ein Cobra-Beamter, der die Abschiebung leitet) informiert sie über den Zielflughafen, eventuelle Zwischenlandungen und die Abflug- und Landezeit. Der „Escort Leader“ informiert auch darüber, dass es im Interesse des*der Abzuschiebenden ist, sich kooperativ zu verhalten, weil störendes Verhalten nicht geduldet wird und Widerstand auf einem Charterflug nicht dazu führt, dass die Abschiebung abgebrochen wird. Bei diesem Gespräch ist auch der*die Menschenrechtsbeobachter*in dabei.

Alle beteiligten Staaten einigen sich vor der Abschiebung je nach den rechtlichen Bestimmungen ihres Landes und den Regeln von *Frontex* auf eine Liste erlaubter Zwangsmaßnahmen und Ausrüstung. Dies wird dann auch in einem Formular festgehalten.

DER FLUG

Am Flughafen Wien Schwechat werden alle Abschiebungen (auch mit Linienflügen) am Gate 240 abgefertigt. Das befindet sich in einem eigenen Gebäude im Westteil des Flughafens. Alle Begleitpersonen und Abzuschiebenden sind mindestens drei Stunden vor Abflug am Flughafen.

Menschen, die auf Linienflügen abgeschoben werden, werden mit einem Bus zum Flugzeug gefahren. Sie steigen vor allen anderen Passagier*innen ein. Wird die Person unbegleitet, spricht ohne Polizeibegleitung, abgeschoben (was auf Linienflügen die Regel ist), nimmt das Kabinenpersonal die Papiere und das Ticket an sich.

Wenn der*die Abzuschiebende in der letzten Sitzreihe am Fenster Platz genommen hat und sich ruhig verhält, steigen die anderen Passagier*innen ein. Wenn Polizist*innen zur Begleitung dabei sind, tragen sie Zivilkleidung. Die anderen Passagier*innen merken in der Regel nichts davon, dass mit ihrem Flug gerade jemand abgeschoben wird.

Charterflüge werden im Gegensatz dazu von sehr vielen Personen begleitet – einem „Escort Leader“, Polizist*innen, Menschenrechtsbeobachter*innen, Notärzt*innen und (wenn notwendig) Dolmetscher*innen. Ein*e BFA-Bedienstete*r fliegt als Unterstützung und Ansprechpartner*in bei Problemen für die Eskorten im Zielland mit. Die Begleitpersonen sind nicht bewaffnet und tragen Zivilkleidung (die Polizist*innen ein blaues Gilet mit der Aufschrift „Austria Escort“). Bei einer Charterabschiebung kommen auf einen Deportee zwei Polizist*innen, bei begleiteten Linienflügen sind es drei Polizist*innen. Die Polizist*innen müssen eine einwöchige Zusatzausbildung absolvieren, um an Abschiebungen teilnehmen zu können.

Charterflüge nach Kabul (Afghanistan) starten in der Regel mitten in der Nacht und landen nach einem sechsstündigen Flug am Morgen bzw. Vormittag in Kabul. Auch Flüge nach Lagos (Nigeria) finden größtenteils nachts statt – mit Starts um Mitternacht und Landung am frühen Morgen in Lagos nach fünf Stunden Flugzeit.

Flüge nach Islamabad (Pakistan) starten meistens sehr früh am Morgen, die Ankunft ist am späten Nachmittag. Auch Charterflüge nach Georgien und Armenien finden untertags statt.

Die Abzuschiebenden sollen während des Flugs adäquate Verpflegung bekommen. Allerdings wird nur Essen ausgegeben, das ohne Besteck gegessen werden kann. Es werden auch keine heißen Getränke ausgegeben. Die Escorts, die neben dem Deportee sitzen, essen abwechselnd.

DIE ÜBERGABE IM ZIELLAND UND DER RÜCKFLUG

Nach der Landung werden die Abgeschobenen meistens Beamt*innen des Ziellandes übergeben. Die Übergabe muss ohne Handschellen oder andere Fesseln erfolgen. Die Beamt*innen des Ziellandes sollen nach Möglichkeit das Flugzeug nicht betreten. Die Übergabe soll entweder außerhalb des Flugzeugs oder in einem Raum des Flughafens erfolgen.

Bei Abschiebungen unbegleiteter Minderjähriger müssen sich die Behörden vergewissern, dass die Minderjährigen einem Mitglied ihrer Familie, einem offiziellen Vormund oder einer geeigneten Aufnahmeeinrichtung übergeben werden.

Nach ca. zwei Stunden erfolgt der Rückflug. Je nach Flugstrecke mit einer Zwischenlandung. Bei Abschiebungen nach Afghanistan oder Pakistan gibt es in der Regel beim Heimflug in Tiflis (Georgien) eine Zwischenlandung, wo die Begleiter*innen auch übernachten und am Mittag/Nachmittag des nächsten Tages zurückfliegen. Bei Abschiebungen nach Lagos wird teilweise im Inselstaat Sao Tome zwischengelandet und übernachtet.

Ein Charterflug nach Afghanistan – organisiert von Schweden und Österreich im Februar 2020 – sah zum Beispiel folgendermaßen aus:

Am 04.02.2020 wurde das Flugzeug vom Flughafen Barcelona nach Wien überstellt. Hier ist es um 19:02 Uhr gelandet und nachdem die österreichischen Begleiter*innen und Abzuschiebenden eingestiegen sind, um 20:42 Uhr weiter nach Stockholm geflogen. Dort stiegen weitere Personen zu. Um 00:55 Uhr erfolgte der Abflug nach Kabul, wo das Flugzeug um 05:34 Uhr Ortszeit gelandet ist. Der Aufenthalt in Kabul war bei diesem Flug ungewöhnlich lang. Möglicherweise wegen der frühen Landezeit (normalerweise findet die Landung vormittags ab 08:00 oder 09:00 Uhr statt). Am 05.02. um 12:29 Uhr hat das Flugzeug dann den Rückflug begonnen und ist um 15:24 Uhr in Tiflis gelandet. Dort haben die Begleiter*innen übernachtet und sind dann 24 Stunden später, am 06.02. um 15:57 Uhr, von Tiflis zuerst nach Stockholm und dann nach Wien weitergeflogen, wo das Flugzeug um 20:25 Uhr gelandet ist. Dann flog das Flugzeug zurück zum Heimatflughafen in Spanien. Die Begleiter*innen und die Crew einer Charterabschiebung sind also mehr als zwei volle Tage unterwegs. Auch das erklärt die enormen Mehrkosten im Vergleich zu einer Linienabschiebung.

Datum	Abflughafen	Zielflughafen	Flugdauer	Abflugzeit	Landezeit
04.02.2020	Barcelona (BCN)	Wien (VIE)	01:49	16:13	19:02
04.02.2020	Wien (VIE)	Stockholm (ARN)	01:51	20:42	23:33
05.02.2020	Stockholm (ARN)	Kabul (KBL)	05:39	00:55	05:34
05.02.2020	Kabul (KBL)	Tbilisi (TBS)	03:25	12:29	15:24
06.02.2020	Tbilisi (TBS)	Stockholm (ARN)	03:50	15:57	17:46
06.02.2020	Stockholm (ARN)	Wien (VIE)	01:43	17:41	20:25
06.02.2020	Wien (VIE)	Madrid (MAD)	02:27	20:53	00:20

DIE ROLLE DER MENSCHENRECHTSBEOBACHTER*INNEN

1999 wurden nach dem Tod von Marcus Omofuma in Österreich für Abschiebungen Menschenrechtsbeobachter*innen eingeführt. Mittlerweile sind sie in der EU Standard.

Aufgabe von Menschenrechtsbeobachter*innen ist die Beobachtung und Dokumentation von Abschiebungen. Bei Fragen und Unklarheiten (auch wenn sie etwa von Abzuschiebenden angesprochen werden) können sie sich an den „Escort Leader“ wenden. Ein Eingreifen der

Beobachter*innen ist nicht vorgesehen. Nimmt mehr als ein*e Beobachter*in an einer Abschiebung teil, soll eine*r der zusätzlichen Beobachter*innen die Sprache der Abzuschiebenden sprechen.

Nach dem Ende der Abschiebung schreiben sie innerhalb einer Woche einen Bericht an *Frontex* und die österreichischen Behörden.

In Österreich stellt der *VMÖ (Verein für Menschenrechte Österreich)* die Menschenrechtsbeobachter*innen. Elf Personen vom *VMÖ* (Zahl von 2019) sind dafür ausgebildet und nehmen an Abschiebungen teil.

In den letzten Jahren hat *Frontex* einen „pool of return experts“ geschaffen, die europaweit zum Einsatz kommen. Die Ausbildung und die Standards sollen europaweit die gleichen sein. Dadurch erwartet man sich eine bessere Organisation und effizientere Abschiebungen. Österreich war an der Entwicklung dieses Pools federführend beteiligt.

Genauere Zahlen zum Einsatz der *VMÖ*-Menschenrechtsbeobachter*innen gibt es für 2018:

Sie haben 128 Charterabschiebungen begleitet. An 57 dieser Charter war Österreich beteiligt. Die restlichen 71 Charterflüge fanden komplett ohne österreichische Beteiligung statt und wurden vom *VMÖ* im Auftrag von *Frontex* beobachtet. 2017 und 2018 deckte der *VMÖ* mehr als die Hälfte der *Frontex*-Abschiebungen aus ganz Europa mit Menschenrechtsbeobachter*innen ab. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Zahl nicht verringert hat. Der *VMÖ* gab in einer Presseaussendung im Jahr 2018 als Grund für die gute Auftragslage an, dass die Beobachter*innen nicht nur über jahrelange Erfahrung verfügen, sondern vor allem auch die Sprachen der Begleitbeamten*innen und der Abzuschiebenden sprechen.

Eine Nachfrage beim *VMÖ*, wie viele Abschiebungen sie europaweit 2019 und 2020 begleitet haben und wie viele Personen aktuell als Menschenrechts-beobachter*innen ausgebildet sind, blieb leider unbeantwortet.

DIE FLUGLINIEN

Zu recherchieren, welche Fluglinien Abschiebungen durchführen, ist aufwendig und kompliziert. Auf der einen Seite, weil die einzelnen Staaten und *Frontex* nicht bekanntgeben, welche Fluglinien sie verwenden und auf der anderen Seite, weil die Fluglinien wahrscheinlich nicht gerne mit Abschiebungen in Verbindung gebracht werden. Viele der Charterfluggesellschaften fliegen zum Beispiel hauptsächlich für große Urlaubsanbieter – *Tui, Condor, ClubMed, ...* – oder vermieten ihre Flugzeuge an große Fluglinien wie *easyjet* und *British Airlines*. Die Verbindung mit Abschiebungen ist da wohl nicht geschäftsfördernd. Es wurden für diese Recherche alle Charterfluglinien, von denen mir bekannt ist, dass sie Abschiebungen durchführen, um eine Stellungnahme gebeten. Keine Fluglinie antwortete auf die Anfrage, außer *Sundair* mit der lapidaren Bemerkung, sie müssen mir leider mitteilen, „dass wir zu unseren Verträgen mit externen Partnern keine Auskunft geben können“.

Abschiebungen mittels Charterflug fanden in den letzten Jahren von Österreich aus beispielsweise mit *Titan Airways* (einer britischen Gesellschaft) oder *Privilege Style* (einer spanischen Chartergesellschaft) statt. Diese beiden Fluglinien flogen unter anderem von Wien nach Afghanistan, Nigeria und Gambia und führten auch für viele andere Länder die Abschiebungen durch – unter anderem von Deutschland nach Pakistan, Afghanistan, Ghana, Albanien, Nigeria, in den Senegal sowie Kosovo und von Schweden nach Afghanistan.

Evelop Airways, eine Charterfluggesellschaft, die zum spanischen Hotel- und Touristikkonzern *Grupo Barceló* gehört, hat in den letzten Jahren Abschiebungen von Österreich und Deutschland nach Nigeria durchgeführt. Deutschland schiebt mit *Evelop* auch regelmäßig nach Pakistan und Bangladesch ab.

Charterabschiebungen von Österreich nach Georgien und Armenien fanden unter anderem mit der lettischen Charterfluggesellschaft *SmartLynx* oder der polnischen Fluglinie *Enter Air* (nach Armenien) statt.

Smartwings ist eine tschechische Billigfluglinie, die vor allem Linienflüge von Prag aus zu Urlaubszielen rund um das Mittelmeer anbietet. 2018 haben sie zusätzlich 45 von 157 aller Charterabschiebungen aus Deutschland durchgeführt – so viele wie keine andere Fluggesellschaft. Auch die österreichischen Behörden verwenden *Smartwings* für Abschiebungen in den Kosovo und nach Moldawien.

Diese Auflistung der Fluglinien ist natürlich nicht vollständig, sondern nur ein vorläufiges Ergebnis meiner Recherchen. Auch die Aufzählung, in welche Zielländer die Fluglinien fliegen, ist nicht abschließend, sondern nur eine Übersicht der Abschiebeflüge, die ich belegen kann. Es ist sehr wahrscheinlich, dass die erwähnten Fluglinien nicht nur für die hier angegebenen Länder Abschiebungen durchführen, sondern auch für viele andere.

QUELLEN

Die Recherche zu Abschiebungen allgemein und zu den Fluglinien im Besonderen ist sehr kompliziert und besteht aus etlichen einzelnen Quellen.

Viele Informationen liefern beispielsweise parlamentarische Anfragen der verschiedenen Länder und des *EU-Parlaments* und der Sonderbericht des *Europäischen Rechnungshofs* 2019 zum Thema „Asyl, Umsiedlung und Rückkehr von Migrant*innen“. Für Österreich finden sich viele Informationen im Bericht des Rechnungshofs 2019 über das *Bundesamt für Fremdenwesen und Asyl*. Belastbare Zahlen finden sich auch bei *Eurostat*, dem statistischen Amt der EU.

Die Informationen zu *Frontex* stammen zum Teil von der Homepage von *Frontex* selbst, aus der „*Frontex Risk Analysis 2019*“ und dem *Frontex* Jahresbericht 2019.

Die Informationen zum Ablauf einer Abschiebung und zur Rolle der Menschenrechtsbeobachter*innen stammen zum Teil aus Zeitungsartikeln und Presseaussendungen, der Homepage des BMI, dem Bericht des Rechnungshofs und den Guidelines sowie dem „*Return Handbook*“ der *Europäischen Kommission*. Zum Thema „*Forced Return Monitoring*“ gibt es außerdem das öffentlich abrufbare „*Training Manual – Forced Return Monitoring*“ und ein „*Framework for a European Pool of Forced Return Monitors*“.

Die Nachforschung zu den beteiligten Fluglinien war mit Abstand die schwierigste und aufwendigste, weil es dazu so gut wie keine offiziellen Informationen gibt. Ein Großteil meiner Recherche dazu bestand aus einem Abgleich von bekannten Daten von Abschiebungen mit öffentlich verfügbaren Informationen auf flighttracking-Seiten. Zusätzliche Informationen kamen aus Diskussionsforen und Seiten, auf denen sich Menschen austauschen, die Flugbegeisterte und Planespotter sind oder bei Fluglinien oder an Flughäfen arbeiten.