

ZEITGESCHICHTE

„Groteske Szenen“

Im Oktober 1977 entführten Palästinenser die Lufthansa-Maschine „Landshut“, um Terroristen freizupressen. Neue Dokumente zeigen: Viele Länder verweigerten Bonn aus Angst die Unterstützung.



Bedrohter „Landshut“-Kapitän Schumann in Dubai: Vom Minister verraten

Dubai, Flughafen-Tower, 16. Oktober 1977, vormittags. Angespannt starrt Scheich Mohammed Bin Raschid durch ein Fernglas auf die gekidnappte Lufthansa-Maschine „Landshut“. Der 27-jährige Prinz ist Verteidigungsminister und weiß, dass die Geiselnnehmer mit den Entführern des deutschen Arbeitgeberpräsidenten Hanns Martin Schleyer unter einer Decke stecken. Er weiß auch, dass Helmut Schmidt hart bleiben wird gegenüber den Forderungen. Der Bundeskanzler will weder elf RAF-Gefangene freilassen noch 15 Millionen Dollar Lösegeld zahlen.

Bonn setzt stattdessen auf eine Befreiungsaktion, und Scheich Mohammed, Absolvent der britischen Militär-Akademie in Sandhurst, will sie durchführen. Eine Spezialeinheit dubaischer Fallschirmjäger hält sich schon bereit; ihr Kommandeur steht neben dem Scheich auf dem Tower.

Doch Dubai zählt zu den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE), und deren

Präsident Scheich Sajid Bin Sultan wäre es lieber, die Maschine verlasse das Land. Scheich Mohammed hat deshalb Schmidt ausdrücklich darum gebeten, seinen Chef umzustimmen – ein ungewöhnliches Spiel über Bande.

Um 11.15 Uhr kommt das Telefonat zwischen Kanzler Schmidt und Präsident Scheich Sajid zustande. Während sie sprechen, rollt plötzlich die „Landshut“ in Startposition. Der Kommandeur der Spezialeinheit will noch die Landebahn blockieren. Aber der Prinz winkt resigniert ab: „I have no such order.“ Kurz darauf startet die „Landshut“.

Später erfährt der deutsche Botschafter, der die Szene beobachtet hat, dass Präsident Scheich Sajid schon vor dem Telefonat mit Schmidt angeordnet hatte: „Wenn sie fliegen wollen, lasst sie fliegen.“ Ein Staatsminister Dubais verrät auch das Motiv: „Wir haben als kleines Land Angst vor diesen Leuten. Wir fürch-

ten die Repressalien der RAF und anderer Terroristen.“

Die Motive des Golfstaats, das Manöver Scheich Mohammeds hinter den Kulissen, die Situation auf dem Tower waren bislang unbekannt. Die entsprechenden Berichte hat nun erstmals der SPIEGEL im Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes ausgewertet. Die Papiere stammen aus einem Konvolut von Dokumenten, die das Ministerium während der Entführung anfertigte.

Ein Kommando der „Volksfront für die Befreiung Palästinas“ hatte die „Landshut“ mit 86 Passagieren und 5 Crew-Mitgliedern auf dem Flug von Mallorca nach Frankfurt am Main gekidnappt. Fünf Tage dauerte die Odyssee, die über Rom, Zypern, Bahrain, Dubai, den Südjemen schließlich nach Somalia führte. Dort fiel die Entscheidung, die Geiseln gewaltsam zu befreien, und wäre der Einsatz der deutschen Anti-Terror-Einheit GSG 9 gescheitert, hätte das Konsequenzen für die Geschichte der Bundesrepublik gehabt – Schmidt war für diesen Fall zum Rücktritt entschlossen. Stattdessen stieg er zum Helden von Mogadischu auf.

Die jetzt gefundenen Unterlagen, darunter eine Art Operationstagebuch des Krisenstabs im Auswärtigen Amt, ermöglichen in bislang unbekannter Weise, das Geschehen auf den Stationen der „Landshut“ auszuleuchten. Erstmals wird dabei im ganzen Umfang deutlich, auf welche Widrigkeiten Bonn stieß – und wie viel Glück die Geiseln und der Bonner Kanzler am Ende hatten.

Denn dem Kampf gegen den Terror wollte nicht nur das ferne Dubai ausweichen, auch das verbündete Italien trückte. Nachdem die „Landshut“ am ersten Tag der Entführung in Rom gelandet war, hatte Bundesinnenminister Werner Maihofer seinen Kollegen Francesco Cossiga gebeten, einen Start unbedingt zu verhindern.

Die Maschine hob dennoch ab, und die Italiener behaupteten, eine entsprechende Weisung Cossigas sei „erst zweieinhalb Minuten nach dem Start beim Kommandanten der Polizeieinheit eingegangen“. Cossiga musste die Notlüge gegenüber dem deutschen Botschafter Hans Arnold richtigstellen. Er hatte eine entsprechende Order nicht erteilt.

„Keiner wollte sich die Probleme ins Land holen“, sagt heute der damalige Kanzleramtschef Manfred Schüler, „das war schon ernüchternd.“

Auch auf anderen von der „Landshut“ angesteuerten Flughäfen kam es zu absurden Situationen, etwa in Larnaka auf Zypern. Ein Diplomat berichtete:

„Auf dem nur etwa 30 Quadratmeter großen Tower drängten sich so viele Personen, dass man Mühe hatte, sich einen Weg durch sie zu bahnen. Der Telefonapparat, mit dem die mit Deutschland bestehende Standleitung bedient wurde, war

ständig von Pressevertretern in unmittelbarer Nähe umlagert. Die Szene steigerte sich zeitweise zur Groteske, als die Verantwortlichen im engen Kreis mit zusammengesteckten Köpfen, Rücken nach außen, berieten, während Pressevertreter dicht an sie heranrückten, um auf Zehenspitzen mit langen Hälsen und Ohren so viel wie möglich mitzuhören.“

Der Bonner Geschäftsträger in Larnaka sprach nacheinander mit diversen Ministern Zyperns. Alle versicherten, „das Auftanken der Maschine, wenn notwendig, mit Gewalt zu verhindern“. Die deutsche Anti-Terror-Einheit GSG 9 war schließlich bereits auf dem Weg ins östliche Mittelmeer.

Aber die Entführer drohten, Geiseln zu erschießen. Da gaben die Zyprioten nach. Ihre Ausrede: Die Waffen der Sicherheitskräfte auf dem Flughafen seien nicht geeignet, die Reifen der „Landshut“ zu durchschlagen.

Das Entführerkommando erhielt weder in Beirut noch in Damaskus eine Landeerlaubnis. Auch in Dubai war die Rollbahn zunächst blockiert.

Da das Scheitern bis 1971 zum Commonwealth zählte, suchte die Bundesregierung die Hilfe der Briten. Jürgen Ruhfus, Abteilungsleiter im Kanzleramt, besprach sich in London mit Terrorexperten und dem Botschafter der VAE. Der Vermerk offenbart ein bemerkenswert zynisches Kalkül der Runde, denn die Männer erklärten, „wenn eine Geisel erschossen ist, würde es leichter sein, die Notwendigkeit einer Polizeiaktion vor der internationalen Öffentlichkeit zu vertreten“.

Ausgerechnet der Bonn wohlgesinnte Scheich Mohammed trug dann dazu bei, dass es zu einem Toten kam. Wie ein deutscher Diplomat berichtete, erklärte der Prinz „auf Fragen ihn umringender Journalisten“, Flugkapitän Jürgen Schumann habe „verschlüsselt formulierte Mitteilungen“ übermittelt: „Wir wissen vom Kapitän, dass es vier Entführer wären und dass sie mit zwei Bomben und zwei Pistolen bewaffnet seien.“

Die Kidnapper erfuhren davon – vielleicht aus dem Radio – und tobten. Schumann schwebte fortan besonders in Gefahr, und als er später in Aden die Maschine inspizieren sollte und länger wegblieb, erschoss ihn der Anführer des Terrorkommandos.

Dabei wollten die Entführer im sozialistischen Südjemen das Kidnapping beenden – gingen sie zu diesem Zeitpunkt doch davon aus, dass ihre Forderungen erfüllt würden. Aber das Regime in Aden hatte schon einmal freigespreste deutsche Terroristen aufgenommen und die misstrau-



Befreite Geiseln in Mogadischu*: Großes Glück gehabt

schen Blicke der westlichen Welt auf sich gezogen. 30 Minuten nach der Landung der „Landshut“ in Aden war die Führung des Südjemen am Flughafen versammelt. Dem deutschen Geschäftsträger erklärte man, Aden wolle „absolut nichts mehr“ mit Terrorismus zu tun haben.

Da sich unter den Geiseln in der „Landshut“ zahlreiche Ausländer befanden, drängte das Auswärtige Amt jene Staaten, aus denen diese Menschen stammten, in Aden vorstellig zu werden. Niederländer, Dänen, Finnen, Norweger, Briten taten das auch – vergebens. Die „Landshut“ musste den Südjemen verlassen.

Das von den Entführern gestellte Ultimatum war inzwischen abgelaufen, und vermutlich hätte es für die Bundesregierung keine Chance mehr gegeben, die Geiseln mit einer Polizeiaktion zu befreien,



wenn die Terroristen nicht in der Nacht zum 17. Oktober ausgerechnet Somalia angefliegen hätten.

Der dortige Diktator Siad Barre galt als palästinenserfreundlich. Allerdings führte Barre Krieg gegen Äthiopien, und da dieses – wie er selbst – Militärhilfe von der Sowjetunion erhielt, suchte der Diktator insgeheim Anschluss an den Westen. Die Landung der „Landshut“ kam ihm insofern gelegen, denn nun baten ihn ausgerechnet jene Mächte um Hilfe, an deren Unterstützung er besonders interessiert war.

Den Auftakt machte am frühen Morgen der Kanzler, der den somalischen Botschafter in Bonn lockte: Wenn Barre „sich in dem von uns erbetenen Sinne“ verhalte, könne Somalia „mit aller Hilfe von deutscher Seite rechnen“. Um den Eindruck zu erwecken, es sei vor allem eine deutsche Angelegenheit, flunkerte Schmidt: Drei der Terroristen seien Deutsche. Der vierte, ein Araber, werde „von den deutschen Terroristen nur zur Tarnung benutzt“.

Barre war schon länger scharf auf deutsche Waffenlieferungen; sein Verbündeter Saudi-Arabien wollte möglicherweise sogar die Kosten über-

nehmen, wie aus den neuen Dokumenten hervorgeht. Bislang hatte die Bundesregierung alle entsprechenden Vorhaben abgelehnt. Nun stellte sie Gelder und Lastwagen in Aussicht, auf die sich die Somalis selbst die gewünschten Waffen montieren könnten.

Später am Tage trafen in Mogadischu Schreiben von US-Präsident Jimmy Carter und Londons Premier James Callaghan ein. Auch die Saudis scheinen vorstellig geworden zu sein. Zumindest versprach König Chalid den Deutschen einen solchen Schritt. Irgendwann am Nachmittag stimmte Barre einem Einsatz der GSG 9 zu.

Die Maschine mit den Bundesgrenzschützern kreiste zu diesem Zeitpunkt über Dschibuti. Der Pilot erhielt Order, in Mogadischu nach Sonnenuntergang nur mit äußeren Landelichtern aufzusetzen. Niemand auf deutscher Seite wusste, dass der israelische Abhörspezialist und TV-Journalist Michael Gurdus bereits seit Tagen den Funkverkehr abhörte. Bald meldete eine Nachrichtenagentur die Ankunft der Anti-Terror-Einheit. Schmidt über Gurdus: „ein Riesenarschloch“.

Zum Glück bekamen die Entführer von der Nachrichtenlage nichts mit. Sie waren völlig überrascht, als die GSG 9 um kurz nach Mitternacht die Maschine stürmte. Drei Terroristen starben im Feuergefecht, nur Souhaila Andrawes überlebte. Von den Geiseln wurde eine Frau am Bein verletzt, ein GSG-9-Mann erlitt einen Halsdurchschuss.

KLAUS WIEGREFE

* Mit Staatsminister Hans-Jürgen Wischniewski (M.).