

1960/AB XXI.GP
Eingelangt am: 20.04.2001
BM für Inneres

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Terezija Stojsits, Freundinnen und Freunde haben am 21. Februar 2001 unter der Nummer 1952/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „den Umgang der Behörden mit sogenannten ‚Problemabschiebungen‘“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zu Frage 1:

Für Abschiebungen aus Österreich werden Flugzeuge und andere Verkehrsmittel, haupt - sächlich die Bahn, aber auch Fahrzeuge der Exekutive eingesetzt. Gesonderte statistische Aufzeichnung darüber, mit welchen Verkehrsmitteln und wohin Abschiebungen erfolgt sind, werden nicht geführt.

Es werden nach den einschlägigen EU - Vorgaben jedoch Ab - und Zurückschiebungen in einer gemeinsamen Statistik erfasst, wobei differenziert wird, ob die Außerlandesschaffung auf dem Land - oder Luftweg durchgeführt wird.

Im Jahre 1999 wurden 20.207 Fremde, davon 17.698 auf dem Landweg und 2.509 auf dem Luftweg ab - oder zurückgeschoben.

Im Jahre 2000 wurden 18.074 Fremde, davon 15.647 auf dem Landweg und 2.427 auf dem Luftweg ab - oder zurückgeschoben.

Angemietete Verkehrsmittel werden nur im Rahmen der Charterabschiebungen verwendet. Diesbezüglich verweise ich auf die Beantwortung zu den Fragen 16 bis 21.

Zu Frage 2:

Abschiebungen werden entweder dann abgebrochen, wenn auf Grund des Widerstandes des Fremden eine Verbringung des Betroffenen an Bord des Luftfahrzeuges nicht unter Einhaltung der Bestimmung des Art. 3 EMRK und des § 29 SPG möglich ist oder die Aufrechterhaltung der Ruhe, Ordnung und Sicherheit an Bord, für die der jeweilige

Flugkapitän auf Grundlage des Tokioter Abkommens zuständig ist, nicht gewährleistet ist und der Pilot aus diesem Grund die Beförderung verweigert.

Zu Frage 3:

Seitens des Bundesministeriums für Inneres wurden nach dem Tod des nigerianischen Staatsangehörigen Markus Omofuma Richtlinien für die Organisation und Durchführung von Abschiebungen auf dem Luftweg erlassen, die sich an die eine solche Abschiebung durchführenden Begleitbeamten richten.

Darin ist klargestellt, in welchem Stadium der Luftabschiebung die Ausübung von Befehls - und Zwangsgewalt zulässig ist und in welchem Ausmaß. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nach § 29 SPG ist bei Ausübung von Befehls - und Zwangsgewalt ebenso zu beachten wie die verfassungsgesetzlich verankerte Bestimmung des Art. 3 EMRK.

Darüber hinaus wurden die Begleitbeamten in den mit einer Luftabschiebung im Zusammenhang stehenden Fragen (rechtlicher, psychologischer und anwendungsbezogener Natur) eingehend geschult.

Zu Frage 4:

Über den Abbruch einer Abschiebung entscheidet der Kommandant der Begleitbeamten oder der Pilot, je nach dem, in welchem Stadium dieser erfolgt.

Die oben angeführten Richtlinien für die Organisation und Durchführung einer Luftabschiebung sehen eine Kontaktaufnahme der Begleitbeamten mit dem Piloten oder dessen Beauftragten bereits vor Besteigen des Luftfahrzeuges zum Zweck der Abklärung allfälliger Fragen betreffend die Beförderung vor.

Im Falle des Anthony O. erfolgte der Abbruch der Abschiebung durch den Kommandanten der Begleitbeamten vor Verbringung des Fremden an Bord des Luftfahrzeuges. Diese Maßnahme wurde ergriffen, nachdem der Pilot die Mitnahme des Abzuschiebenden verweigert hatte, weil auf Grund dessen Verhaltens die Sicherheit der Passagiere nicht gewährleistet gewesen wäre.

Zu den Fragen 5 und 6:

Bei Beantwortung dieser Fragen ist nach der Zuständigkeit zur Entscheidung über einen Abbruch einerseits und nach der Zulässigkeit zur Ausübung von Befehls - und Zwangsgewalt andererseits zu unterscheiden.

Befindet sich der Fremde an Bord des Luftfahrzeuges, kommt dem Piloten als dem für die Wahrung der Sicherheit an Bord Zuständigen das Recht zu, die Mitnahme eines Passagiers, der die Ordnung und Disziplin voraussichtlich stören wird, zu verweigern. Bis zum Verschließen der Außentüren verbleibt den Begleitbeamten jedoch das Recht zur Ausübung von Befehls - und Zwangsgewalt gemäß § 60 FrG.

Nach Verschließen der Außentüren geht auch die Befugnis zur Ausübung von Befehls - und Zwangsgewalt auf den Flugkapitän über (Art. 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 - Tokioter Abkommen). Dieser kann von anderen Belegschaftsmitgliedern verlangen oder sie ermächtigen sowie Fluggäste (zu diesen gehören auch die begleitenden Beamten) auffordern oder ermächtigen, ihn durch Ausübung von Zwang gegen eine bestimmte Person zu unterstützen.

Dem Verlangen ist jedenfalls nur dann nachzukommen, wenn die Anordnungen des verantwortlichen Piloten im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip stehen. Notwehr - und Nothilfehandlungen sind selbstverständlich in jeder Phase der Flugabschiebung zulässig.

Zu den Fragen 7 und 8:

Es besteht für Fluggesellschaften keine Verpflichtung, Abschiebungen durchzuführen. Im übrigen verweise ich auf die Ausführungen zu den Fragen 4, 5 und 6.

Zu den Fragen 9 und 10:

Den begleitenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes kommt zur Durchsetzung der Abschiebung gemäß § 60 FrG die Befugnis zur Ausübung von Befehls - und Zwangsgewalt bis zum Verschließen der Außentüren des Luftfahrzeugs zu. Art und Intensität der Maßnahmen richten sich nach dem Verhältnismäßigkeitsprinzip im Sinne des § 29 SPG und des Art. 3 EMRK. Im übrigen verweise ich auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6.

Zu Frage 11:

Die Flugtauglichkeit des Abzuschiebenden wird längstens 24 Stunden vor dem Flugtermin durch einen Arzt festgestellt und auf einem eigens für diesen Zweck vom Chefärztlichen Dienst meines Ressorts entworfenen Formular dokumentiert.

Die Frage, in welchen Fällen „Flugtauglichkeit“ zu diagnostizieren ist, kann nicht pauschal beantwortet werden, sondern richtet sich im Einzelfall nach dem jeweiligen Untersuchungs - ergebnis. Für diese Beurteilung ist ausschließlich der Arzt zuständig.

Zu Frage 12:

In den Jahren 1998, 1999 und 2000 hat folgende Anzahl von Fremden beim Versuch der Abschiebung per Flugzeug am Flughafen Wien - Schwechat Widerstand geleistet:

1998	1999	2000
6	13	18 Fremde

Zu Frage 13:

Nein, nur jene 9 Fremden, die aktiven Widerstand geleistet haben, wurden nach Erlassung eines Haftbefehles in die Justizanstalt Korneuburg eingeliefert.

Zu Frage 14:

Diese Fremden wurden wieder in den Haftraum der Sicherheitsbehörde zurückgebracht.

Zu Frage 15:

Es wird zunächst versucht, Abschiebungen mit Linienflügen durchzuführen. Charterabschiebungen erfolgen nur dann, wenn augenscheinlich ist, dass sich der Fremde durch Gewaltanwendung der Außerlandesschaffung entziehen wird oder seine Abschiebung bereits einmal abgebrochen wurde.

Die Abschiebung des Anthony O. erfolgte nicht mit dem Internationalen Flugrettungsdienst Austria im Rahmen einer Charterabschiebung, weil die Voraussetzungen für eine Charterabschiebung nicht vorlagen.

Im übrigen verweise ich auf die Beantwortung zur Frage 16.

Zu Frage 16:

Problemabschiebungen sind nach Definition des Menschenrechtsbeirates Abschiebungen, bei denen aufgrund bestimmter Tatsachen zu gewärtigen ist, dass der Betroffene Widerstand leisten wird. Solche Abschiebungen erfolgen grundsätzlich mit einem Linienflugzeug.

Problemabschiebungen mit Linienflugzeug werden in der Mehrzahl erfolgreich durchgeführt, weil es zumeist Dank des psychologischen Einfühlungsvermögens der besonders geschulten Begleitbeamten gelingt, dass in den wenigsten Fällen der ursprünglich erwartete Widerstand zu einem Abbruch führt. Dazu trägt nicht zuletzt auch das verpflichtend vorgesehene Kontaktgespräch zwischen Begleitbeamten und Abzuschiebenden vor der Abschiebung bei.

Nur in jenen Fällen, in denen eine Abschiebung mit Linienflugzeug nicht durchgeführt werden kann oder in denen eine solche Abschiebung abgebrochen werden musste, kommt eine Charterabschiebung in Betracht. Insgesamt gab es seit Juni 1999 drei Charterabschiebungen, die allesamt in Kooperation mit dem Internationalen Flugrettungsdienst Austria durchgeführt wurden.

Die Wahl ist auf dieses Unternehmen gefallen, zum einen aufgrund des Umstandes, dass der Flugrettungsdienst stets einen Arzt mitschickt und zum anderen aus Kostengründen.

Zu den Fragen 17 und 31:

Abschiebungen werden prinzipiell mit jener Fluglinie durchgeführt, die unter Berücksichtigung der Preisangemessenheit der Tickets die raschesten Verbindungen (möglichst ohne Zwischenlandung und Umsteigen) an einem bestimmten Tag bietet. Die Auswahl der Fluglinie hängt daher in hohem Maße auch von der jeweiligen Destination ab.

Eine Statistik, mit welchen Fluglinien in den Jahren 1999 und 2000 Abschiebungen durchgeführt wurden, wurde und wird nicht geführt.

Zu den Fragen 18, 19, 20 und 21:

Im Jahr 1999 wurde eine und im Jahr 2000 wurden zwei Abschiebungen mit dem Internationalen Flugrettungsdienst Austria durchgeführt.

Bei jeder der genannten Charterabschiebungen waren jeweils vier Schuhäftlinge, drei Beamte des Gendarmerieeinsatzkommandos (GEK) sowie ein Arzt an Bord.

Die entsprechenden Zahlen ergeben sich aus der nachfolgenden Aufstellung:

Jahr	Anzahl	Staatsangehörigkeit	Destination
1999	2	Algerien	Algier(Algerien)
	1	Ghana	Accra (Ghana)
	1	Nigeria	Lagos (Nigeria)
2000	4	Nigeria	Lagos (Nigeria)
	3	Senegal	Dakar (Senegal)
	1	Guinea Bissau	Bissau (Guinea Bissau)

Die ärztliche Betreuung unterscheidet sich im Vorfeld der Abschiebung nicht von jener der Fremden, die mit Linienflugzeug abgeschoben werden. Auch hier hat die längstens 24 Stunden vor dem Flugtermin durchzuführende Untersuchung auf die Flugtauglichkeit hin stattzufinden.

Zu den Fragen 22 und 23:

Es wird auf die Ausführungen zu den Fragen 5, 6, 9 und 10 verwiesen.

Nach Abbruch einer Abschiebung wegen Widerstandes des Fremden kann die Schubhaft des Betroffenen gemäß § 69 Abs. 4 Z 4 FrG verlängert werden.

Zu Frage 24:

Eine gesundheitlich nicht indizierte Verabreichung von Medikamenten ist im Hinblick auf die Bestimmung des Art. 3 EMRK und der dazu ergangenen ständigen Rechtsprechung des VfGH unzulässig.

Darauf wurden die Begleitbeamten sowohl in den genannten Richtlinien als auch in den Schulungen hingewiesen.

Zu Frage 25:

Die Frage der Begleitung durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ist nicht immer von der Frage des zu erwartenden Widerstandes der abzuschiebenden Person abhängig, sondern zunehmend von dem Umstand, dass immer mehr europäische Fluglinien eine solche Begleitung aus Sicherheitsgründen verlangen.

Zu Frage 26:

Aufbauend auf den in der Schweiz, Deutschland und Österreich vorhandenen Organisations - abläufen bei Charterabschiebungen besteht seit vergangenem Herbst die Möglichkeit, gemeinsam Abschiebungen durchzuführen, wenn entsprechend der Größe der eingesetzten Maschinen freie Plätze, die nicht vom jeweiligen „Organisationsland“ selbst aufgefüllt werden können, vorhanden sind.

In diesem Sinne ist Deutschland bereits zwei Mal an Österreich und die Schweiz herangetreten, wobei eine der Charterabschiebungen letztlich von Deutschland und der Schweiz gemeinsam erfolgreich durchgeführt wurde. Eine Teilnahme Österreichs unterblieb, da zum fraglichen Zeitpunkt keine aufenthaltsbeendenden Maßnahmen gegen einen Staatsangehörigen durchsetzbar waren, der für die Destination in Frage kam.

Zu Frage 27:

Es werden keine statistischen Daten zu dieser Frage geführt.

Hinsichtlich der Anzahl der Flugabschiebungen verweise ich auf die Beantwortung zu Frage 1.

Ergänzend ist auszuführen, dass im Jahre 1998 16.992 Fremde, davon 14.103 auf dem Landweg und 2.889 auf dem Luftweg ab - oder zurückgeschoben wurden.

Zu den Fragen 28, 29 und 30:

Auch mit den genannten Fluglinien wurden Abschiebungen durchgeführt. Eine Angabe von Zahlen sowie eine Aufschlüsselung nach Destinationen ist auf Grund fehlender statistischer Erfassung nicht möglich.

Zu den Fragen 33 und 34:

Es gibt keine formelle Vereinbarung mit Touropa Austria. Dieses Reisebüro hat im Zusammenhang mit Abschiebungen eine organisatorische Vereinfachung und die Anwendung der kostengünstigsten Tarife angeboten. Dementsprechend wurde den Fremdenpolizei - behörden mit Rundschreiben des Bundesministeriums für Inneres nahegelegt, Buchungen von Abschiebungsflügen bei Touropa Austria vorzunehmen. Dies gilt natürlich nur insoweit, als nicht günstigere Konditionen anderer Reisebüros oder andere Gründe wie z.B. Vermeidung von zu langer Schubhaftdauer andere Dispositionen veranlassen.

Zu Frage 35:

Problemabschiebungen Minderjähriger sind in den genannten Jahren nicht erfolgt.

Zu den Fragen 36 bis 41:

Zunächst verweise ich auf die Beantwortung zur Frage 1 und schließe die auf Grund der einschlägigen EU - Vorgaben erstellten Statistiken für die Jahre 1999 und 2000 an, aus denen sich die Staatsangehörigkeit der Ab - und Zurückgeschobenen sowie die Abschiebungsart (Land - oder Luftweg) ergibt.