



Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“: 1997 Schauplatz der Entführung eines Austrian-Airlines-Flugzeuges.

## Von Hijackern und Rosinenbomben

Ende 2020 wurde der Flughafen Berlin-Tegel geschlossen. Anfang 1997 konnte die Entführung einer in Tegel gestarteten Maschine der Austrian Airlines nach kurzer Zeit unblutig beendet werden.

Am 8. November 2020 endete ein Stück deutsche Geschichte: Als um 15.39 Uhr ein Flugzeug der Air France vom Flughafen Berlin-Tegel nach Paris abhob, war dies der letzte Linienflug vor der Schließung des legendären Hauptstadt-Flughafens mit dem Kürzel *TXL*. 2019 waren am viergrößten deutschen Airport hinter Frankfurt, München und Düsseldorf noch über 24 Millionen Fluggäste abgefertigt worden. Eine Formation von Helikoptern der deutschen Bundespolizei überflog die Air France-Maschine, während sie auf dem Rollfeld stand; Fahrzeuge von Einsatzorganisationen bildeten ein Spalier.

Knapp 24 Jahre zuvor erhielt ein anderer Flug, der von Berlin-Tegel startete, hohe mediale Aufmerksamkeit: Am 7. Jänner 1997 gelang es dem 39-jähri-

gen Bosnier Salko Loncaric, bewaffnet mit einem Messer und zwei Holzknüppeln, an Bord des Austrian Airlines-Linienfluges *OS 104* nach Wien zu kommen und die Maschine zu entführen. Schon während des Boardings der Maschine des Typs *McDonnell Douglas (MD) 87* mit dem Namen „Bregenz“ war der angetrunkene und lärmende Mann anderen Fluggästen aufgefallen. Bei der Sicherheitskontrolle entdeckten die Kontrolleure mehrere Schlüsselbünde, verschiedene Autoschlüssel und kleine Steine, fanden aber weder Knüppel noch Messer. Das Messer hatte eine neun Zentimeter lange Klinge und hätte nach den damaligen Sicherheitsvorschriften grundsätzlich an Bord mitgenommen werden dürfen.

Die *MD-87* war nur mit 28 Passagieren und fünf Besatzungsmitgliedern

besetzt und startete um 11.20 Uhr Richtung Wien. Salko Loncaric hatte einen Sitz in der 1. Klasse gebucht, bestellte Sekt und Weinbrand und fiel durch sein gesamtes Verhalten unangenehm auf. Als die Maschine gegen 12.20 Uhr Prag überflog, hatte sich Loncaric offensichtlich genügend Mut angetrunken. Er verließ seinen Sitz und war mit wenigen Schritten im Cockpit, dessen Türe offenstand: Durch Drohungen mit Messer und Knüppel wollte Loncaric den Piloten zur Änderung der Flugroute zwingen. Da sein ursprünglicher Plan, nach New York zu fliegen, mit diesem Maschinentyp unrealistisch gewesen wäre, nötigte der Entführer den Piloten, nach Berlin-Tegel zurückzukehren. Die Verständigung war schwierig; der Entführer verstand kaum Deutsch oder Englisch und



**Berliner Polizisten Burghard Schmidt und Klaus-Dieter Müller: Auszeichnungen Österreichs für mutigen Einsatz.**

sprach nur Serbokroatisch. Er schrie und schlug mit dem Holzknüppel auf die Wand und die Instrumente des Cockpits. Angesichts dieser Umstände meldete der Pilot dem Tower in Tegel die Entführung und ersuchte um Landeerlaubnis. Die Passagiere informierte er in einer englischen Durchsage vom Kidnapping, nachdem er zuerst auf Deutsch nur allgemein angekündigt hatte: „Wir haben ein Problem und kehren nach Berlin zurück.“ Als die Maschine um 12.48 Uhr wieder in Tegel aufsetzte, wurde das Flugzeug von den Sicherheitskräften in eine Lärmschutzhalle etwas abseits vom Hauptgebäude gelotst.

Zu den ersten Beamten am Tatort gehörte Polizeihauptkommissar Klaus-Dieter Müller. Er war stellvertretender Leiter des für den Flughafen zuständigen Polizeireviers, des „Abschnitts 14“, der Berliner Polizei und der Einsatzleiter. Er traf etwa zeitgleich mit der entführten Maschine in Tegel ein. Müller und weitere Kräfte der Flughafenwache nahmen Kontakt mit dem Flugzeugentführer auf. Zuerst sprachen sie mit Salko Loncaric durch eines der Fenster beim Piloten, aufgrund von Verständigungsschwierigkeiten öffnete der Täter die Bordtür neben dem Cockpit. Um besser verhandeln zu können, entschied sich Müller dazu, vom Landeskriminalamt einen Dolmetscher für Serbokroatisch anzufordern.

Polizeihauptmeister Burghard Schmidt vom Abschnitt 14 war mit einer Kollegin auf Streifenfahrt, als ihn der Funkspruch zur Abholung des Dol-



**Am 7. Jänner 1997 von einem 39-jährigen Bosnier entführte und zur Rückkehr nach Berlin gezwungene Linienmaschine der Austrian Airlines auf dem Flughafen Tegel: „Wir haben ein Problem und kehren nach Berlin zurück.“**

metschers erreichte. „Wir haben ihn in den Funkwagen gesetzt und sind mit ihm über das Rollfeld bis zum Flugzeug gefahren“, erinnert sich Schmidt. Der Entführer stand in der vorderen Türe des Flugzeugs und gestikuliert heftig mit einem Gegenstand. „Er war sehr erregt und man hat keinen wirklichen Kontakt zu ihm bekommen. Sein Deutsch war einfach zu schlecht.“

**Rasches Handeln.** Das Sondereinsatzkommando (SEK) der Berliner Polizei war angefordert. Die primäre Aufgabe der Polizeikräfte am Flughafen sollte es sein, den Entführer bis zum Eintreffen des SEK zu beruhigen und zu beschäftigen, um eine Eskalation zu verhindern. Salko Loncaric wurde allerdings immer aufgebracht und unberechenbarer. Während der Dolmetscher noch versuchte, mit dem Entführer Kontakt aufzunehmen, fällt Hauptkommissar Müller eine weitreichende Entscheidung. „Er hat gesagt, dass er ins Flugzeug hineinmüsse, um Schlimmeres zu verhindern“, schildert Schmidt. „Ich wollte ihn dabei nicht alleine lassen und habe ihn begleitet.“ Da nicht ausgeschlossen werden konnte, dass noch ein Komplize an Bord war, ließen die beiden Polizisten ihre Waffen im Fahrzeug.

Der Pilot der *Austrian-Airlines*-Maschine hatte beim Hineinrollen in den Hangar die Heckklappe des Flugzeugs geöffnet. Während der Entführer im vorderen Bereich durch die Verhandlungen beschäftigt war, kletterte Müller, gefolgt von Schmidt, über die

Hecktreppe in den Innenraum der Maschine. Durch den Temperaturunterschied beschlugen sich Müllers Brillen, es dauerte kurz, bis er sich im Flugzeug orientieren konnte. „Eine Stewardess hat uns unterstützt. Da die Economy-Klasse von der 1. Klasse mit einem Vorhang getrennt war, konnten wir unbemerkt bis fast nach vorne kommen“, sagt Schmidt. Bei vielen Passagieren sei Nervosität und Unsicherheit erkennbar gewesen, rekapituliert er die damaligen Eindrücke. Das Schreien des Täters und seine Bewaffnung wirkten bedrohlich. Schließlich trennten die Polizisten und Loncaric nur noch wenige Meter. Klaus-Dieter Müller, der 2020 verstarb, hatte im Gerichtsverfahren zu Protokoll gegeben, keine Angst gehabt zu haben. Es sei alles „ganz rational“ abgelaufen. Als er den Entführer sah, habe er nur überlegt, wie er „die Sache schnell beenden kann.“ Als Loncaric kurz abgelenkt war, pirschten sich die Beamten hinter ihn und Müller gab ihm einen Stoß. Loncaric stürzte durch die geöffnete Tür auf das Rollfeld, blieb dort leicht verletzt liegen und wurde sofort von den Polizisten des Abschnitts 14 festgenommen.

**Geglückter Einsatz.** Rund 30 Minuten nach der Landung der Maschine war die Entführung beendet. Passagiere und Crew wurden ärztlich untersucht und traten nach einer kurzen Pause mit einem Ersatzflug die Rückreise nach Wien an. „Das war sicher der spektakulärste Tag meiner Polizeikarriere“, betont Burghard Schmidt. Seit 2018 ist

er im Ruhestand; 1991, kurz nach der Schaffung der Gesamtberliner Polizei, war der ehemalige DDR-Volkspolizist nach Tegel gekommen. Seine gesamte Dienstzeit arbeitete er im für den Flughafen zuständigen Polizeiabschnitt.

Die Entführung wurde polizeintern analysiert, Einsatzpläne wurden überarbeitet und Telekommunikationswege angepasst. Gegenüber kritischen Stimmen aus den eigenen Reihen argumentierte Hauptkommissar Müller als Einsatzleiter damals, dass das SEK des Landeskriminalamts noch nicht vor Ort war und daher sein Polizeiabschnitt verantwortlich gewesen sei. Die Umstände hätten aus seiner Sicht eine sofortige Intervention erforderlich gemacht. Kurzfristig sei zwar über eine Anklage der Beamten wegen „Körperverletzung im Amt“ diskutiert worden. „Da blieb aber nichts übrig“, sagt Burghard Schmidt.

Die beiden mutigen Polizisten wurden ausgezeichnet. Die Bezirksbürgermeisterin von Berlin-Reinickendorf, Marlies Wanjura, dankte Hauptkommissar Klaus-Dieter Müller und Hauptmeister Burghard Schmidt im Februar 1997 für ihren Einsatz; für ihre besonderen Leistungen bekamen sie eine Ehrenmedaille des Stadtbezirks, in dem der Flughafen lag. Im Oktober 1998 wurden die Beamten von der Republik Österreich ausgezeichnet. Schließlich handelte es sich bei der *Austrian Airlines*-Maschine um österreichisches „Hoheitsgebiet“. Gesandter Dr. Herbert Kraus von der österreichischen Vertretungsbehörde in Berlin überreichte Klaus-Dieter Müller das „Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich“, Burghard Schmidt das „Goldene Verdienstzeichen der Republik Österreich“. „Diese Wertschätzung war für uns eine große Ehre“, betont Burghard Schmidt.

**Beim Gerichtsverfahren** im Juli 1997 wurde Salko Loncarics Motiv rekonstruiert: Er hatte in Deutschland Asyl beantragt, musste aber mit einer Abschiebung rechnen. Seine Rückführung nach Bosnien wäre für den 15. Jänner 1997 vorgesehen gewesen. Mit der Flugzeugentführung wollte er eine Aufenthalts- und Arbeitsgenehmigung erpressen. Das gekaperte Flugzeug hätte an Bosnien übergeben werden sollen, um „eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Sarajewo“ herzustellen. Vor Gericht erklärte der Täter, sein



**Flughafenwache Tegel: Zuletzt Außenstelle des Polizeiabschnitts 11.**

„Psycho-Motor sei durcheinander gewesen.“ Loncaric wurde für zurechnungsfähig erklärt und zu sieben Jahren Freiheitsstrafe verurteilt. Im Dezember 1997 erhängte er sich in der Justizvollzugsanstalt Tegel.

**Weitere Fälle.** Der Vorfall vom 7. Jänner 1997 blieb die einzige Entführung einer Verkehrsmaschine am Flughafen Berlin-Tegel – und auch das bisher einzige Hijacking eines Flugzeugs der *Austrian Airlines*. Wie auf allen internationalen Flughäfen als Drehscheiben zur Welt prägten unzählige polizeiliche Amtshandlungen die Jahrzehnte. Die Anlassfälle waren vielfältig: Eigentumsdelikte, Sachbeschädigungen, Schlägereien und andere Körperverletzungsdelikte, angeheitzte Personen, Widerstandshandlungen, Verlustmeldungen, herrenlose Gepäckstücke, verirrte Passagiere oder die Festnahme gesuchter Krimineller. In Zusammenarbeit mit Entschärfungsspezialisten der Bundespolizei wurden von der Berliner Polizei die regelmäßig eingehenden Bombenmeldungen am Flughafen abgearbeitet – glücklicherweise kam es nie zu einer Explosion. Im Jänner 1997 berichteten Augenzeugen von einem gewaltigen „Knall“ in der Haupthalle des Flughafens, unweit der Anzeigetafeln. Es handelte sich jedoch nicht um eine Bombe, sondern um einen Pkw, der durch die Glasfront gerast und gegen eine Wand geprallt war. Hinter dem vermeintlichen Unfall stand ein krimineller Vorsatz: Eine Frau hatte ih-

ren Ehemann vor der Haupthalle stehen gesehen und versucht, ihn mit ihrem Auto zu überfahren. Der Mann überlebte schwer verletzt. Im Juli 1997 musste sich die Frau vor dem Moabiter Strafergericht wegen versuchten Mordes verantworten. Nach diesem Vorfall wurde ein Schutzring aus Pollern um das Flughafengebäude gezogen.

**Polizeizuständigkeiten.** Berlin war seit dem Zweiten Weltkrieg eine geteilte Stadt, aufgesplittet in Sektoren, die von den vier alliierten Staaten Frankreich, Großbritannien, der Sowjetunion und den Vereinigten Staaten kontrolliert wurden. Die sowjetische „Ostzone“ Berlins, später bekannt als Ost-Berlin, war seit 1949 de facto die Hauptstadt der neu gegründeten Deutschen Demokratischen Republik (DDR). Das ursprüngliche „Viermächteabkommen“, das ganz Berlin unter die gemeinsame Verwaltung der vier Alliierten gestellt hatte, war damit faktisch außer Kraft gesetzt. Die Verwaltung im „Westteil“ der Stadt, dem späteren „West-Berlin“, erfolgte unter der Ägide von Frankreich, Großbritannien und den Vereinigten Staaten, wobei ein frei gewählter Senat die Regierungsgeschäfte vollzog. Mit dem Bau der „Berliner Mauer“ in der DDR im August 1961 wurde Ost-Berlin über Nacht abgeschottet; der Westteil Berlins wurde zur Enklave. Bundesbehörden konnten in West-Berlin aufgrund der Rechtsstellung der Alliierten bis zur Wiedervereinigung Deutschlands im Oktober 1990 nicht tätig werden. Polizeiaufgaben wurden im Westteil Berlins ausschließlich von der Berliner Polizei übernommen. Während in der Bundesrepublik Deutschland der Bundesgrenzschutz auf Flughäfen die Ein- und Ausreise überwachte und die Pässe kontrollierte, stellte die Berliner Polizei auf den Flughäfen Tegel und Tempelhof eigene Passkontrolleneinheiten auf.

Um von West-Berlin aus die westdeutschen Flughäfen Hamburg, Frankfurt und München zu erreichen, mussten alle Flugzeuge DDR-Staatsgebiet überfliegen – die drei mit der Sowjetunion paktierten Luftkorridore waren mit einer Flughöhe von jeweils 3.500 Metern Höhe festgelegt. Technisch notwendige Abweichungen wie Sinkflüge bei Turbulenzen konnten das fragile diplomatische Klima zwischen den Westmächten und der Sowjetunion bedrohen.

Der Flughafen Tegel galt zu DDR-Zeiten als wichtiges Tor zu Destinationen im fernen Osten. So führte etwa die einzige Verbindung zwischen Westeuropa und der Mongolei über einen zweimal pro Woche getakteten Flug von Tegel nach Moskau. Wie das Magazin *Der Spiegel* berichtete, soll auf dieser Strecke neben Zigaretten und Wodka auch immer wieder mongolische Stutenmilch geschmuggelt worden sein.

**Französischer Sektor.** Der Flughafen Berlin-Tegel lag im französischen Sektor West-Berlins und wurde daher in der Anfangszeit vor allem von den französischen Streitkräften genutzt. Bis zur deutschen Einheit 1990 oblag die militärische Sicherheit am Flughafen Tegel dem französischen Militär, das auch die Flughafenfeuerwehr stellte. Von Tegel aus übte die französische Luftwaffe gemeinsam mit der Flugabteilung der französischen Gendarmerie die Kontrolle über den Luftraum ihres Sektors in West-Berlin aus. Ende 1990 übergab Frankreich die militärische Hoheit über den Luftraum an die Luftwaffe der deutschen Bundeswehr. Ab 1990 konnte auch der Bundesgrenzschutz Aufgaben am Flughafen Berlin-Tegel übernehmen – die Ein- und Ausreise, die Passkontrollen und die Flugsicherheit waren nun Bundesangelegenheiten, die Berliner Polizei kümmerte sich um den Schutz des Flughafengeländes und schritt etwa bei Verkehrsdelikten oder Straftaten ein.

Der Bundesgrenzschutz (ab 2005 Bundespolizei) und die Flughafenwache der Berliner Polizei unterhielten eine gemeinsame Dienststelle mit einem „Servicepoint“. 1991 wurde Berlin die neue Hauptstadt des geeinten Deutschlands und die Zahl der Fluggäste, die über den Flughafen Tegel anreisten oder umstiegen, wuchs stark. Ende 1996 übertrug man die Sicherheitskontrolle der Passagiere – unter staatlicher Aufsicht – an einen privaten Sicherheitsdienst. Der ursprüngliche „Abschnitt 14“ mit der Flughafenwache wurde nach einer Strukturreform in der Berliner Polizei zum „Abschnitt 11“.

**Luftbrücke.** Als 1948 in Tegel der erste Flugplatz aus dem Boden gestampft wurde, verfügte dieser über die mit 2.428 Metern längste Start- und Landebahn Europas. Die Zeit drängte, denn der Westteil Berlins, der seit dem



**Bodenmarkierung des letzten Fluges von Berlin-Tegel am 8. November 2020.**

Kriegsende wie eine Insel in der sowjetischen Besatzungszone lag, war ab dem 24. Juni 1948 von der Außenwelt abgeschnitten. Sowjetische Truppen blockierten den gesamten Güterverkehr zu Wasser und auf dem Land; auch Kohle und Strom konnten nicht mehr nach West-Berlin geliefert werden. Um eine Versorgungsnot zu verhindern, begannen britische und amerikanische Militärflieger, Güter über den Luftweg in die Westsektoren Berlins zu bringen. Anfangs verfügte West-Berlin nur über die Flughäfen Tempelhof und Gatow, die die vielen Flüge bald nicht mehr bewältigen konnten. Daher wurde in nur 90 Tagen auf einer Wiese in Tegel der dritte Flughafen für West-Berlin gebaut. Über diese „Luftbrücke“ kam eine immer größer werdende Anzahl an Versorgungsflugzeugen an, die im Berliner Volksmund „Rosinenbomber“ genannt wurden. Ab dem Frühjahr 1949 wurde alle 30 Sekunden eine Landung verzeichnet. Mehr als 270.000 Flüge brachten in knapp einem Jahr 1,83 Millionen Tonnen Güter nach West-Berlin.

**Zivile Luftfahrt.** 1960 begann mit den ersten *Air France*-Flüge das Zeitalter der zivilen Luftfahrt in Tegel, in die bald darauf auch die *British Airways* und die U.S.-Linie *Pan Am* mit einstiegen. Im Jahr 1968 übersiedelten alle Chartergesellschaften vom Flughafen Berlin-Tempelhof, der völlig überlastet war, nach Tegel. Die *Lufthansa* durfte erst nach der deutschen Einheit 1990 von Tegel aus starten.

Von 1970 bis 1974 wurde in Tegel der neue internationale Verkehrsflughafen „Otto Lilienthal“ errichtet; die Hamburger Architekten Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg schufen den bekannten sechseckigen Neubau, der bis zum Schluss das Wahrzeichen von Tegel blieb. 2012 sollte TXL von einem neuen Hauptstadt-Flughafen abgelöst werden. Bis zu dessen tatsächlicher Eröffnung – und der Stilllegung von Tegel – vergingen durch zahlreiche Verzögerungen jedoch noch acht weitere Jahre. Die Zahl der Passagiere in Berlin-Tegel brachte den Airport bis zu den Beschränkungen auf Grund der Corona-Pandemie an seine Kapazitätsgrenze. Obwohl ab 2012 laufend mit einer Schließung gerechnet werden musste, sprachen sich noch im September 2017 56 Prozent der Teilnehmer an einer unverbindlichen Volksbefragung für den Weiterbetrieb von Berlins wichtigstem Flughafen aus. Genützt hat es nichts: Am 31. Oktober 2020 eröffnete der neue Großflughafen „Berlin Brandenburg Willy Brandt“, der die bisherigen Berliner Airports Tegel und Schönefeld ablöste. Der Betrieb des Flugplatzes Gatow war bereits 1994 eingestellt worden, der Flughafen Tempelhof wurde 2008 geschlossen. Zukünftig soll auf dem ehemaligen, über 500 Hektar großen, Flughafengelände von Tegel ein neues Stadtviertel entstehen, in dem mehr als 5000 Wohnungen, Schulen, Geschäfte und ein Technologiepark Platz finden werden.

*Gregor Wenda*