

Marcel Kuhlmeiy



Die Rolle der  
Flugsicherheitsbegleiter  
des Ministeriums für  
Staatsicherheit der DDR

Der Einsatz des Ministeriums für  
Staatsicherheit auf den Linien der Interflug

Masterarbeit

**Kuhlmei, Marcel: Die Rolle der Flugsicherheitsbegleiter des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR. Der Einsatz des Ministeriums für Staatssicherheit auf den Linien der Interflug, Hamburg, Bachelor + Master Publishing 2017**

Originaltitel der Abschlussarbeit: Die Rolle der Flugsicherheitsbegleiter des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR. Der Einsatz des Ministeriums für Staatssicherheit auf den Linien der Interflug

Buch-ISBN: 978-3-95993-052-9

PDF-eBook-ISBN: 978-3-95993-552-4

Druck/Herstellung: Bachelor + Master Publishing, Hamburg, 2017

Zugl. Freie Universität Berlin, Berlin, Deutschland, Masterarbeit, Mai 2015

**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

---

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden und die Diplomica Verlag GmbH, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

Alle Rechte vorbehalten

© Bachelor + Master Publishing, Imprint der Diplomica Verlag GmbH  
Hermannstal 119k, 22119 Hamburg  
<http://www.bachelor-master-publishing.de>, Hamburg 2017  
Printed in Germany

## **Abstract**

Die vorliegende Arbeit umfasst Ausführungen zur Gründung, den Organisationsstrukturen und den Aufgaben der Flugsicherheitsbegleiter des Ministeriums für Staatssicherheit der ehemaligen DDR. In diesem Zusammenhang ergibt sich die Frage, ob deren Einsatz ein Mittel der Terrorbekämpfung oder der Verhinderung der Republikflucht war. Dabei ist es unerlässlich, Aufgaben und Kompetenzen der Flugsicherheitsbegleiter sowie deren festgelegte, konspirative Vorgehensweise näher zu betrachten. Die Erörterung der Fragestellung bedingt weiterhin eine Darstellung der politischen Entwicklungslinien in der DDR, die Betrachtung der Flucht- und Ausreisebewegungen sowie die Analyse des Terrorismusbegriffs in Ostdeutschland, um die Ziele des Einsatzes der Flugsicherheitsbegleiter einer objektiven Betrachtung zu unterziehen.

*„für Maurice, Patrice und Jérôme“*

Die vorliegende Arbeit verzichtet aus Gründen der besseren Lesbarkeit und der Vermeidung überflüssiger grammatikalischer Verkomplizierungen auf die Verwendung weiblicher Formen. Gemeint sind selbstverständlich immer sowohl die männlichen als auch die weiblichen Vertreter jeglicher Personengruppen.

## Abkürzungsverzeichnis

Abt.	Abteilung
AGM	Arbeitsgruppe des Ministers
BCD	Bewaffnung chemischer Dienst
BdL	Büro der Leitung
BdZL	Büro der Zentralen Leitung
BMS	Betriebe des Ministeriums für Staatssicherheit
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BGS	Bundesgrenzschutz
BS-Amt	Betriebsschutzamt
BStU	Der Bundesbeauftragte für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik
CSSR	Československá Republika
DA	Dienstanweisung
DB	Durchführungsbestimmungen
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEFA	Deutsche Film AG
DH-FSBK	Diensthabender-Flugsicherheitsbegleitkommando
DM	Deutsche Mark
ECAC	European Civil Aviation Conference
EOS	Erweiterte allgemeinbildende polytechnische Oberschule
FFG	Fahndungsführungsgruppe
FSBK	Flugsicherheitsbegleitkommando
FSB	Flugsicherheitsbegleiter
FSG	Flugsicherheitsgruppe
FuG	Funkgerät
G	Gewehr
GÜST	Grenzübergangsstelle
GST	Gesellschaft für Sport und Technik
GVS	Geheime Verschlusssache
HA	Hauptabteilung
ICAO	International Civil Aviation Organization

IWTE	Institut für wissenschaftliche-technische Entwicklungen
MfS	Ministerium für Staatssicherheit
IL	Iljuschin
IM	Inoffizieller Mitarbeiter
ITU	Institut für technische Untersuchung
JHS	Juristische Hochschule
LSK	Luftstreitkräfte
LV	Luftverteidigung
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NSW	Nicht-Sozialistische Wirtschaftsgebiet
NVA	Nationale Volksarmee
OpD	Operativer Diensthabender
OZ GD	Operatives Zusammenwirken Grenzdienst
PKE	Passkontrolleinheit
PS	Personenschutz
POS	Polytechnische Oberschule
RAF	Rote Armee Fraktion
RS	Rechenstelle
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
Sekr.	Sekretariat
SHB	Spezialhochbau
TU	Tupolew
UDSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UvD	Unterroffizier vom Dienst
UVR	Ungarische Volksrepublik
VEB	Volkseigener Betrieb
VP	Volkspolizei
VR	Volksrepublik
VRB	Volksrepublik Bulgarien
VRP	Volksrepublik Polen
VVS	Vertrauliche Verschlusssache
VW	Volkswagen

WB	Westberlin
WR	Wachregiment
ZAIG	Zentrale Auswertungs- und Informationsgruppe
ZKG	Zentrale Koordinierungsgruppe
ZMD	Zentraler Medizinischer Dienst
ZOS	Zentraler Operativstab
ZSK	Zentrale Spezifische Kräfte

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einführung in das Thema</b> .....	<b>7</b>
1.1.	Gegenstand, Problemstellung und Ziel der Arbeit.....	8
1.2.	Vorgehensweise und Struktur der Arbeit .....	9
<b>2.</b>	<b>Innen- und Außenpolitische Entwicklungen in der DDR</b> .....	<b>11</b>
2.1.	Terrorismus in der DDR .....	13
2.2.	Flucht und Ausreisebewegungen .....	17
2.3.	Terrorismusbekämpfung oder Verhinderung der Republikflucht?.....	20
<b>3.</b>	<b>Entwicklung und Bildung eines Flugsicherungskommandos</b> .....	<b>24</b>
<b>4.</b>	<b>Führungs- und Organisationsstruktur des Flugsicherungskommandos</b> .....	<b>27</b>
<b>5.</b>	<b>Gesetzliche Grundlagen für den Einsatz des Flugsicherungskommandos</b> .....	<b>29</b>
<b>6.</b>	<b>Personelle und sachliche Ausstattung des Flugsicherheitskommandos</b> .....	<b>32</b>
6.1.	Anforderungsprofil.....	32
6.2.	Personalausstattung.....	33
6.3.	Personalbedarf PKE Schönefeld .....	34
6.4.	Personalgewinnung .....	35
6.5.	Ausrüstung und Bewaffnung der Mitarbeiter .....	35
6.6.	Legendierung der Flugsicherheitsbegleiter .....	36
6.7.	Operativ-Geld .....	37
6.8.	Stationierung des Flugsicherungskommandos .....	38
6.9.	Aus- und Fortbildung.....	38
<b>7.</b>	<b>Arbeitsweise der Flugsicherheitsbegleiter</b> .....	<b>41</b>
7.1.	Sicherungsaufgaben auf den Flughäfen sowie Flugplätzen der Interflug sowie der Gesellschaft für Sport und Technik.....	41
7.2.	Aufgaben des Flugsicherungskommandos.....	41
7.3.	Aufgaben des Leiters der AGM/S .....	41
7.4.	Sicherungsaufgaben und Verhalten der Flugsicherheitsbegleiter .....	42
7.4.1.	Konspiratives Verhalten und Legendierung.....	42
7.4.2.	Aufgaben der Flugsicherheitsbegleiter .....	43
7.4.3.	Aufgaben des Leiters der Flugsicherheitsgruppe.....	43



7.4.4.	Vorbereitung der Flugsicherheitsbegleiter auf ihren Einsatz.....	44
7.4.5.	Sitzordnung an Bord eines Luftfahrzeuges .....	45
7.4.6.	Maßnahmen während des Fluges.....	45
7.4.7.	Beendigung des Einsatzes der Flugsicherheitsbegleiter .....	46
7.4.8.	Aufgaben und Befugnisse des Kommandanten von Luftfahrzeugen im Zusammenwirken mit dem Flugsicherheitsbegleitkommando .....	47
<b>8.</b>	<b>Anweisung an die Flugsicherheitsbegleiter zur Bekämpfung rechtswidriger Handlungen .....</b>	<b>49</b>
8.1.	Anhalte für das Handeln der Flugsicherheitsgruppe zur Verhinderung und Bekämpfung rechtswidriger Handlungen.....	50
8.2.	Handeln der Flugsicherheitsbegleiter bei körperlichen Angriffen oder bei Angriffen mit Waffen .....	51
8.3.	Handeln der Flugsicherheitsbegleiter bei der Androhung von gewalt mit Sprengmitteln.....	51
8.4.	Handeln der flugsicherheitsbegleiter bei Androhung mit versteckten oder nicht erkennbaren Sprengmitteln.....	52
8.5.	Handeln der Flugsicherheitsgegleiter bei Angriffen auf das Luftfahrzeug während der Start- und Landephase .....	52
8.6.	Anhalte für das Handeln der Flugsicherheitsbegleiter nach der Überwältigung der Täter .....	53
<b>9.</b>	<b>Szenariobildung bei einer Entführung .....</b>	<b>54</b>
9.1.	Flugzeugentführungen in nichtsozialistische Länder .....	54
9.2.	Gewaltanwendungen gegen Passagiere oder das Flugpersonal durch Terroristen.....	55
9.3.	Geiselnahme von Passagieren oder des Flugpersonals .....	56
9.4.	Bedrohungssituationen mit Sprengsätzen, Schusswaffen oder Handgranaten.....	56
9.5.	Einsatz von Technik, Mitteln und Geräten zur Täuschung im Fall einer Entführung eines Luftfahrzeuges .....	57
9.6.	Begeleitende Sicherungsmassnahmen durch die Nationale Volksarmee.....	59
9.7.	Maßnahmen des Flugsicherungsdienstes bei Entführungen .....	60
9.8.	Einsatz der zentralen spezifischen Einsatzkräfte .....	60
9.9.	Informationsaustausch und Zusammenarbeit mit den Hauptabteilungen VI, XIX und der Abteilung X.....	61
<b>10.</b>	<b>Fortführung der Aufgaben des Flugsicherheitskommandos nach dem 09. November 1989 .....</b>	<b>64</b>
<b>11.</b>	<b>Schlussbetrachtung .....</b>	<b>65</b>



## 1. EINFÜHRUNG IN DAS THEMA

Die Sicherheit im Luftverkehr fokussierte sich in ihren Anfängen nahezu ausschließlich darauf, die besonderen Gefahren im Zusammenhang mit dem Fliegen abzuwenden. Mit Beginn der ersten Flugzeugentführung im Jahr 1931 begann sich ein Bewusstsein zu entwickeln, dass auch Luftfahrzeuge vor Angriffen oder Entführungen zu schützen sind. Die Fallzahlen waren jedoch im Verhältnis zu den zurück gelegten Flugkilometern sehr gering, weshalb diese Gefahren zunächst bei den Sicherheitsmaßnahmen unberücksichtigt blieben. Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre stiegen die Angriffe auf Luftfahrzeuge an und veranlassten weltweit die Luftfahrt- und Sicherheitsbehörden, verstärkte Sicherheitsmaßnahmen auf den Flughäfen zu treffen.<sup>1</sup> Die seinerzeit eingeführten Personen- und Gepäckkontrollen konnten einen Rückgang der Angriffe auf den Luftverkehr bewirken. Die damaligen Überlegungen waren alle präventiven Maßnahmen am Boden vor dem Flug zu treffen, um damit ein Höchstmaß an Sicherheit an Bord von Luftfahrzeugen zu erzielen.

Die in der DDR eingeführten Maßnahmen orientierten sich oftmals an den Maßnahmen und Vorgehensweisen der westlichen Staaten, deren Sicherungsmechanismen im Vorfeld durch die Staatssicherheit aufgeklärt und ausgewertet wurden. Einer Zusammenstellung des Ministeriums für Staatssicherheit aus dem Jahr 1970, welche die Problematik im Zusammenhang mit Flugzeugentführungen darstellt, erläutert auch die getroffenen personellen Maßnahmen zur Absicherung des Flugverkehrs in nichtsozialistischen Staaten. Beispielsweise beschreibt das MfS das „*Anti-Entführungssystem einer US-Fluggesellschaft*“, welches „[...] inkognito reisende Sicherheitsbeamte umfasst, die auf bestimmten Maschinen mitfliegen. Beamte des Bundesjustizministeriums und des Bodenpersonals der Fluggesellschaften wurden unter dem Aspekt ausgebildet, Luftpiraten an ihren Verhaltensweisen zu erkennen.“<sup>2</sup> Auf Interesse stießen beim MfS auch technische Neuerungen in der Personen- und Gepäckkontrolle am Flughafen Berlin-Tegel. In einem vorbereitenden Sitzungspapier für die Arbeitsgruppe „*Sicherheit zivile Luftfahrt der DDR*“ am 23.08.1988 wird ausgeführt, „*Sicherheitskräfte in Berlin-Tegel haben beispielsweise im Rahmen eines Geräteversuchs ein Röntgengerät neben dem üblichen Schwarz-Weiß-Monitor mit einem zusätzlichen Farbmonitor ausgestattet. Damit wird ein besseres Erkennen und Zuordnen in Gepäckstücken befindliche Gegenstände und somit eine Gefahrenreduzierung erreicht.*“<sup>3</sup> Dem MfS lagen auch als „*geheim*“ eingestufte Unterlagen der westdeutschen Sicherheitsbehörden, wie beispielsweise der „*Rahmenplan zur Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs*“<sup>4</sup> des damaligen Bundesgrenzschutzes vor.

Der Einsatz von Flugsicherheitsbegleitern war bis zu den Terroranschlägen vom 11. September 2001 kein breit in der Öffentlichkeit diskutiertes Thema, obwohl deren Existenz keine neue Errungenschaft darstellte. Richter führt hierzu aus, dass die USA bereits seit 1968 auf der Grundlage des „*Federal Aviation Administration's (FAA) Sky Marshal Program*“<sup>5</sup> Flugsicherheitsbegleiter an Bord von US-amerikanischen Luftfahrzeugen einsetzt.

<sup>1</sup> BStU, MfS – HA XXII Nr. 5580/6, Bl. 267

<sup>2</sup> BStU, MfS – HA IX Nr. 10387, Bl. 208

<sup>3</sup> BStU, MfS – HA XXII Nr. 337, Bl. 125

<sup>4</sup> vgl. BStU, MfS – HA XXII. Nr. 337, Bl. 281

<sup>5</sup> vgl. Rothe (2008), S. 72

Allerdings erfolgte dies nicht flächendeckend, sondern insbesondere auf sogenannten „*high-risk-Flügen*“ und auf internationalen Flügen mit besonderen Umständen. Weiterhin ist bekannt, dass auch die schweizerischen und israelischen Sicherheitsbehörden seit Jahrzehnten die Sicherheit an Bord von Luftfahrzeugen durch den Einsatz von Flugsicherheitsbegleitern erhöhen.<sup>6</sup> Die Schweiz differenziert zwischen Sicherheitsbeauftragten (sogenannten Foxes) und Flugsicherheitsbegleitern (sogenannten Tigers). Die bewaffneten Flugsicherheitsbegleiter arbeiten ausschließlich auf schweizerischem Hoheitsgebiet, während die Foxes auf ausländischen Flughäfen in Uniform der Fluggesellschaften eingesetzt werden.<sup>7</sup>

In der Literatur sind einige Ausführungen zu finden, die auf eine Existenz der Flugsicherheitsbegleiter und deren Einsatz durch das Ministerium für Staatssicherheit hinweisen. Allerdings sind bislang die genauen Hintergründe, Ziele und Einsatzkonzeptionen der Flugsicherheitsbegleiter nicht untersucht worden. *Richter* führt hierzu aus, dass bereits die DDR auf ausgewählten Linien der Luftfahrtgesellschaft an Bord der Luftfahrzeuge der Interflug Mitarbeiter des Ministeriums für Staatssicherheit als Flugsicherheitsbegleiter einsetzte.<sup>8</sup> Der Einsatz erfolgte allerdings nach Aussage von *Richter* vorrangig mit dem Ziel der Verhinderung der Republikflucht. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu beachten, dass die Republikflucht in der Regel nur durch die Entführung eines Luftfahrzeuges und der damit einhergehenden Gewaltandrohung oder -anwendung erfolgreich sein konnte. Derartiges Handeln war und ist unabhängig der Motivlage sowohl in den sozialistischen als auch in den nichtsozialistischen Staaten strafrechtlich sanktioniert.

Die Bundesrepublik Deutschland hat den Einsatz der Luftsicherheitsbegleiter bis zum 11. September 2001 mehrmals geprüft, aber im Ergebnis strikt abgelehnt.<sup>9</sup> Sie sah die Prävention am Boden als die erfolgsversprechende Methode an, zumal es bis zu diesem Zeitpunkt an geeignetem Personal mangelte.<sup>10</sup> Dokumentierte Erfahrungen über den wirkungsvollen Einsatz von Flugsicherheitsbegleitern in Bedrohungssituationen liegen, in Ermangelung von Vorfällen, nach *Giemulla* nicht vor.<sup>11</sup> Für die Bundesrepublik Deutschland ist diese Aussage durchaus zutreffend, wenn auch die Flugsicherheitsbegleiter des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR mehrmals erfolgreich Flugzeugentführungen verhindern konnten.

### **1.1. GEGENSTAND, PROBLEMSTELLUNG UND ZIEL DER ARBEIT**

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen im nationalen und internationalen Luftfahrtverkehr sind die Flugsicherheitsbegleiter des MfS ein sowohl historischer und politischer als auch ein sicherheitsrelevanter Untersuchungsgegenstand. Fragen der Entstehung, der Zielstellung sowie der Arbeits- und Vorgehensweise der Flugsicherheitsbe-

---

<sup>6</sup> vgl. Richter (2007), S. 139

<sup>7</sup> vgl. Rothe (2008), S. 73

<sup>8</sup> vgl. ebenda, S. 139

<sup>9</sup> vgl. Würfel (2008), S. 68

<sup>10</sup> vgl. BStU, MfS – HA XXII Nr. 5178/3, Bl. 100

<sup>11</sup> vgl. Giemulla (2013), S. 70