

UFO POSITIONSPAPIER:

RÜCKFÜHRUNGEN / ABSCHIEBUNGEN AN BORD ZIVILER LUFTFAHRZEUGE

AUSGANGSLAGE

In Deutschland sind Mitarbeitende in der Kabine immer wieder damit konfrontiert, dass Rückführungen von Personen an Bord von zivilen Luftfahrzeugen durchgeführt werden.

Die Durchführung einer Abschiebung bezeichnet dabei die erzwungene Ausreise eines/einer vollziehbar ausreisepflichtigen Ausländer*in ohne Bleiberecht. (§ 58 AufenthG). Von einer "Zurückschiebung" ist die Rede, wenn irregulär eingereiste Personen im Grenzgebiet aufgegriffen werden und unverzüglich in ein anderes Land zurück verbracht werden (§ 57 AufenthG). Bei beiden Maßnahmen handelt es sich um eine Verwaltungsvollstreckung, die ggf. auch unter Ausübung unmittelbaren Zwangs durchgeführt wird. Die physische Rückführung erfolgt als finaler Schritt einer erzwungenen Ausreise, wobei vollziehbar ausreisepflichtige Ausländer*innen über die Grenze der Bundesrepublik Deutschland ins Ausland überstellt werden.

Für Abschiebungen wird in der aktuellen Praxis vor allem auf zivile Flugzeuge zurückgegriffen. So wurden laut der Bundesregierung im ersten Halbjahr 2025 in Deutschland 11.807 Abschiebungen durchgeführt, von denen 10.167 auf dem Luftweg stattfanden (Bundesregierung, 2025). Gegenwärtig ist eine zunehmende Errichtung von Abschiebeinfrastruktur an zivilen Flughäfen zu beobachten, durch welche eine weitere Zunahme der Anzahl an durchzuführenden Abschiebungen in der Zukunft zu erwarten ist (Berschoner & Walter, 2025 sowie SWR, 2025).

Bei der Durchführung von Abschiebungen im zivilen Luftverkehr muss zwischen verschiedenen Varianten unterschieden werden: Als sogenannte "Abschiebeflüge" werden aktuell in den Medien kommerzielle Charterflüge bezeichnet, bei denen meist mehrere abzuschiebende Personen in Begleitung von Polizist*innen oder privatem Sicherheitspersonal an Bord sind.

Daneben werden Personen auch mittels der Buchung von einzelnen Plätzen auf Linienflügen abgeschoben. Dabei können abzuschiebende Menschen entweder alleinreisend oder in Begleitung von Polizist*innen abgeschoben werden. Bei der Beurteilung, ob eine Person begleitet oder unbegleitet auf einem Linienflug abgeschoben werden kann, soll eine Risikobeurteilung zugrunde gelegt werden. Diese soll gemäß den Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO alle relevanten Faktoren berücksichtigen, so etwa die medizinische, geistige und körperliche Eignung für die Beförderung auf einem kommerziellen Flug, die Reisebereitschaft oder -unwilligkeit, Verhaltensmuster und eine etwaige Gewaltvorgeschichte (IATA Control Authorities Working Group, 2020).

Bei der Rückführung via Linienflug werden abzuschiebende Personen vor Beginn des regulären Boardings durch die Bundespolizei an Bord gebracht. Hierbei erfolgt ein Briefing des/der Kapitän*in, wobei diese*r so viele Informationen wie gesetzlich möglich über die abzuschiebende Person erhalten soll. Sollte die Person durch ihr Verhalten objektive Anzeichen dafür zeigen, dass die Flugsicherheit gefährdet ist, kann der/die Kapitän*in die Beförderung der abzuschiebenden Person in Übereinstimmung mit Standard 5.19.1 des ICAO Annex 9 verweigern (ICAO, 2020).

Darüber hinaus sind abzuschiebende Personen für die Kabinenbesatzung in der Regel an speziellen Kürzeln auf der Passagierliste erkennbar. Beim Briefing der Kabinenbesatzung spricht diese über Passagiere, welche besondere Aufmerksamkeit benötigen könnten. Darunter fallen unter anderem (Klein-)kinder, Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen und auch Personen, die abgeschoben werden.

Abgesehen von der Tatsache, dass Abzuschiebende fast immer gegen ihren Willen das Land verlassen, handelt es sich bei abzuschiebenden Personen an Bord von zivilen Linienflügen aus Perspektive der Kabinenbesatzung um reguläre Fluggäste. Flugbegleitende sind für die Gewährleistung der Sicherheit aller Fluggäste an Bord zuständig.

PROBLEMATIK

Die Tätigkeit von Flugbegleitenden ist primär durch die Gewährleistung der Sicherheit an Bord geprägt. Der Transport von gegen ihren Willen reisenden Personen läuft der Gewährleistung der Flugsicherheit diametral entgegen. So kam es in der Vergangenheit beispielsweise auf einem Flug zu einer Geiselnahme der Kabinencrew durch einen Abzuschiebenden (FAZ, 2014).

Auch wenn Risikobeurteilungen vor dem Flug durchgeführt werden, gibt es immer wieder Fälle, in denen Personen Widerstand gegen ihre Rückführung leisten. So sind allein im ersten Halbjahr 2025 bei 813 Abschiebungen Hilfsmittel der körperlichen Gewalt eingesetzt worden – im Schnitt also mehr als viermal pro Tag (Bundesregierung, 2025).

Auch psychische Ausnahmesituationen sind im Kontext eines erzwungenen Transports aus dem Land heraus zu beobachten. Gemäß aktueller Zahlen der Bundesregierung scheitern Abschiebungen auf dem Luftweg regelmäßig unter anderem an aktivem und passivem Widerstand der Abzuschiebenden, Fluchtversuchen, aus medizinischen Gründen und auch aufgrund (versuchter) Selbstverletzung oder (versuchtem) Suizid (Bundesregierung, 2025).

Das Kabinenpersonal ist sowohl im Leisten von Erster Hilfe wie auch im Umgang mit "Unruly Passengers" geschult. Nichtsdestoweniger bindet jeder Vorfall an Bord Arbeitskraft und Aufmerksamkeit. Durch den Umgang mit Ausnahmesituationen an Bord werden zeitlich und insbesondere mentale Kapazitäten gebunden, die in diesem Moment nicht für andere an Bord auftretende Probleme zur Verfügung stehen.

Neben der Gewährleistung der Sicherheit sind Flugbegleitende auch für den Service an Bord zuständig. Das damit verbundene Selbstverständnis als serviceorientierte Dienstleister steht dabei in starkem Konflikt zu dem Fakt, dass sich abzuschiebende Personen regelmäßig gegen ihren Willen an Bord von zivilen Flugzeugen befinden. Flugbegleiter*innen sind bei Abschiebungen an Bord mit Menschen konfrontiert, die gegen ihren Willen in Länder gebracht werden, in denen ihnen oftmals ein schlechteres Leben oder sogar konkrete Gefahren drohen – eine Situation, die nach Rückmeldungen vieler Kolleg*innen große Sorgen auslöst und von manchen nicht mit ihrem Gewissen vereinbart werden kann.

Uns liegen viele Berichte von Kabinenbeschäftigten über belastende Erfahrungen im Zusammenhang mit Rückführungen vor. Sowohl das Verhalten von Abzuschiebenden in dieser Ausnahmesituation als auch der Umgang durch begleitendes Personal können dazu führen, dass sich Flugbegleitende äußerst unwohl mit dem Gedanken fühlen, erneut einer solchen Erfahrung ausgesetzt zu sein.

Zivile Flugbegleitende arbeiten nicht im staatlichen Vollzug, in welchem die Durchführung von Zwangsmaßnahmen Teil des Arbeitsalltags ist. Dennoch müssen viele von ihnen beim Vollzug ihrer Arbeit regelmäßig der Durchführung von Rückführungen beiwohnen, ohne dass sie nach ihrer Bereitschaft hierzu gefragt worden wären.

Flugbegleitende übernehmen keine hoheitlichen Maßnahmen. Dennoch unterliegen sie gemäß des deutschen Luftverkehrsgesetzes den Weisungen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers im Rahmen der von diesem ausgeübten Bordgewalt, welcher "als Beliehener für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord des im Flug befindlichen Luftfahrzeuges zu sorgen" (§ 12 LuftSiG) hat.

Bei im Arbeitskontext auftretenden Gewissenskonflikten wie etwa der Beiwohnung an Abschiebungen kann für manche Kabinenbeschäftigte je nach Situation die Möglichkeit der Arbeitsverweigerung aus Gewissensgründen in Betracht kommen. Arbeitsrechtliche Konsequenzen, deren Rechtmäßigkeit im Einzelfall gerichtlich zu prüfen ist, sind hierbei jedoch nicht ausgeschlossen. Da aufgrund kollidierender Grundrechte von Arbeitgebern und Arbeitnehmer*innen hierbei im Regelfall eine Interessensabwägung vorgenommen werden muss, ist mit langen juristischen Verfahren zu rechnen. Der positive Ausgang der Verfahren ist je nach Einzelfall nicht gesichert und der/die einzelne Mitarbeitende geht mit einem solchen Vorgehen unter Umständen ein nicht unerhebliches persönliches Risiko ein.

FORDERUNGEN

UFO fordert, die gesetzlichen Rahmenbedingungen bezüglich Rückführungen so anzupassen, dass Rückführungen aus Deutschland heraus ausschließlich durch staatliches Personal mit eigenen Transportmitteln durchgeführt werden dürfen. Als Fachgewerkschaft für das Kabinenpersonal in Deutschland lehnen wir die Nutzung ziviler Flugzeuge von Fluggesellschaften zu Abschiebungszwecken ab.

Staatliche Vollzugsmaßnahmen sollten ausschließlich durch Behörden unter Beteiligung von Staatsbediensteten durchgeführt werden, sodass kein regelmäßiger Rückgriff auf zivile Airlines zur Durchführung staatlicher Aufgaben von Nöten ist. Dabei fordern wir eine adäquate Ausstattung der durchführenden Behörden mit Personal und Transportmitteln – insbesondere Luftfahrzeugen – und die Prüfung der Inanspruchnahme der gegenseitigen Amtshilfe innerhalb verschiedener zuständiger Behörden.

Daneben fordern wir die Airlines auf, mittels geeigneter Betriebsvereinbarungen schnellstmöglich sicherzustellen, dass kein Crewmitglied entgegen seiner erklärten Gewissensentscheidung unfreiwillig auf einem Flug eingesetzt wird, auf welchem Abschiebungen durchgeführt werden.

Von den Arbeitgebern fordern wir dazu, unverzüglich geeignete Betriebsvereinbarungen abzuschließen und sicherzustellen, dass Besatzungsmitglieder rechtzeitig mehrere Tage vor Durchführung eines Fluges mit abzuschiebenden Personen proaktiv über diesen Sachverhalt informiert werden. Wir fordern, Crewmitgliedern bei auftretenden Gewissenskonflikten einen alternativen Flugeinsatz ohne abzuschiebende Personen an Bord anzubieten. UFO hält diese Vorgehensweise für zielführend, um individuelle Rechtsstreitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmer*innen in Bezug auf die Arbeitsverweigerung aus Gewissensgründen proaktiv durch faire innerbetriebliche Regelungen zu vermeiden.

UFO setzt sich darüber hinaus für Transparenz in Bezug auf staatliches Handeln insbesondere da ein, wo zivile Unternehmen gegen Bezahlung staatliche Leistungen ausführen: Wer als Airline mit durch Steuergeld finanzierten Tickets Geld für Abschiebungen einnimmt, muss hierüber gegenüber seinen Mitarbeitenden, der Öffentlichkeit und insbesondere den Medien Rechenschaft ablegen. Wir fordern, Rückführungen durchführende Airlines gesetzlich zu verpflichten, hierüber in einem öffentlichen Report Rechenschaft abzulegen. Insbesondere muss dieser Report die Anzahl der Abschiebungen aufgeschlüsselt nach Ziel- und Abflugland sowie die Summe der Einnahmen durch den Verkauf von Abschiebetickets enthalten.

Die seit einigen Jahren übliche Praxis, Rückführungen durchführende Airlines nicht mehr öffentlich zu benennen (Bundesregierung, 2025), kritisieren wir scharf. Jedes Unternehmen, das Geld mit dieser Praxis verdient, sollte dazu öffentlich Stellung beziehen und einen breit geführten Diskurs zu dieser Thematik nicht scheuen. Die Sorge der Bundesregierung, dass Airlines in der Folge "öffentlicher Kritik ausgesetzt werden und in der Folge für die Beförderung von ausreisepflichtigen Personen in die Heimatländer nicht mehr zur Verfügung stehen", nehmen wir zur Kenntnis. Keineswegs kann dies aus unserer Sicht jedoch als Feigenblatt dafür verwendet werden, berechtigte zivilgesellschaftliche Debatten um die Beteiligung privater Unternehmen an Rückführungen in der Öffentlichkeit zu vermeiden. Wir finden: Demokratie lebt von Transparenz und Meinungsaustausch.

Auch Airlines nehmen wir in die Verantwortung: Wer in der Unternehmensführung Corporate Social Responsibility ernstnimmt und auch öffentlich als sozial verantwortliches Unternehmen auftreten will, muss bei kontroversen Themen wie der Beteiligung des eigenen Unternehmens an Rückführungen initiativ absolute Transparenz herstellen. Bloße Bekenntnisse zur Einhaltung bestehender Gesetze genügen an dieser Stelle nicht: Mitarbeitende, Investierende und die Medienöffentlichkeit erwarten zu kontroversen Themen Informationen, die über abwiegelnde Lippenbekenntnisse hinaus gehen und die Haltung des jeweiligen Unternehmens deutlich machen.

FAZIT

UFO steht für die Einhaltung unseres Grundgesetzes und bekennt sich zur freiheitlich-demokratischen Grundordnung der Bundesrepublik Deutschland.

Dazu gehören die Achtung und der Schutz der Menschenwürde (Art. 1 Abs. 1 GG) und das Recht auf Asyl für politisch Verfolgte (Art. 16a Abs. 1 GG). Im Kontext von Abschiebungen ist besonders darauf zu achten, dass niemand abgeschoben werden darf, wenn ihm / ihr im Zielland Folter, Misshandlung oder andere Menschenrechtsverletzungen drohen. Die Einhaltung dieses in der EU-Grundrechtecharta (Art. 4 GRCh), der UNO-Antifolterkonvention (Vereinte Nationen, 1984), der Genfer Flüchtlingskonvention (UNHCR, 1951) und der Europäischen Menschenrechtskonvention (Art. 3 MRK) verankerten Prinzips muss in jedem Fall konsequent gewahrt bleiben.

Wir stehen außerdem ein für die Ermöglichung des Zugangs zum Rechtsweg für jeden Menschen inklusive der von Abschiebung bedrohten Personen und die Wahrung und Achtung der Prinzipien unseres Rechtsstaates. Die Verantwortung für die Durchführung von Abschiebungen im Rahmen einer geordneten und gesteuerten Migration liegt beim Staat und sollte von diesem selbst durchgeführt und keinesfalls an Dritte ausgelagert werden.

Die Überwachung der rechtsstaatlichen Durchführung von Abschiebungen muss auch durch den fortwährenden Einsatz von Abschiebebeobachter*innen verschiedener zivilgesellschaftlicher Organisationen sichergestellt werden.

Die Durchsetzung der grundgesetzlich verbrieften Gewissensfreiheit (Art. 4 Abs. 1 GG) der von uns vertretenen Kabinenbeschäftigten und die in unserer Satzung verankerte Verbesserung der allgemeinen Flugsicherheit sind uns zentrale gewerkschaftliche Anliegen.

QUELLEN:

- **Berschoner, A. & Walter, D. (2025, 22. Juli). Abschiebe-Terminal am Flughafen München geplant. Merkur.de.**
<https://www.merkur.de/lokales/erding/flughafen-muenchen-ort60188/abschiebung-muenchen-flughafen-freising-rueckfuehrungszentrum-93846768.html>
- **Bundesregierung. (2025). Drucksache 21/1239: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke (Drucksache 21/936) – (Nr. 21/1239).**
<https://dserver.bundestag.de/btd/21/012/2101239.pdf>
- **Dörig, H. (2020). Zur Rechtsnatur der Abschiebung. In H. Dörig & M. Hoppe (Hrsg.), Handbuch Migrations- und Integrationsrecht (2. Aufl.).**
- **FAZ. (2014, 1. April). Abschiebehäftling nimmt Stewardess als Geisel. FAZ.net.**
<https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/kriminalitaet/abschiebehaeftling-nimmt-stewardess-als-geisel-12874693.html>
- **IATA Control Authorities Working Group. (2020). Guidelines for the Removal of Deportees.**
https://www.iata.org/contentassets/67e015cf3db1410392cd5b5bb5961a16/iata-cawg-guidelines-for-the-removal-of-deportees_final_feb-2020.pdf
- **ICAO. (2022). Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation: Facilitation.**
https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/en/dokumente/Fachleute/Regulationen_und_Grundlagen/icao-annex/icao_annex_9_facilitation.pdf.download.pdf/icao_annex_9_facilitation.pdf

- **SWR. (2025, 28. Juni). Vom Flughafen direkt in Abschiebehaft: Neuer Standort in Stuttgart geplant. SWR Aktuell.**
<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/abschiebehaft-neuer-standort-in-stuttgart-geplant-100.html>
- **Satzung der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) e.V.**
- **UNHCR. (1951). Abkommen über die Rechtsstellung der Flüchtlinge.**
https://www.unhcr.org/wp-content/uploads/sites/27/2017/03/Genfer_Fluechtlingskonvention_und_New_Yorker_Protokoll.pdf
- **Vereinte Nationen. (1984). Übereinkommen gegen Folter und andere grausame, unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe.**
<https://www.antifolterkonvention.de/uebereinkommen-gegen-folter-und-andere-grausame-unmenschliche-oder-erniedrigende-behandlung-oder-strafe-3149/>
- **Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages. (2024). Privatisierung von Abschiebungen – Verfassungsrechtliche Möglichkeiten und Grenzen (WD 3-3000-094/24).**
<https://www.bundestag.de/resource/blob/1030820/efa13a6e0dcec468b36e9f64834c10d8/WD-3-094-24-pdf.pdf>

*Die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) e.V. ist die Gewerkschaft des Kabinenpersonals in Deutschland. Sie vertritt bundesweit die berufs- und tarifpolitischen Interessen von mehr als 30.000 Flugbegleiter*innen.*

*Sie möchten sich über unsere Arbeit als die Kabinengewerkschaft und Berufsverband der Flugbegleiter*innen in Deutschland informieren? Kontaktieren Sie uns gerne unter **info@ufo-online.aero**.*