

Arafat

von Detlev Hohn

Staatsbesuche sind in Hamburg seit der Abwahl Helmut Schmidts seltener geworden. In dessen Amtszeit wurden Staatsgäste wie Leonid Breschnew schon einmal in das Reihenhaus in Langenhorn im Norden Hamburgs eingeladen.

Jetzt im November 1995, ich habe vor wenigen Monaten die Leitung des Polizeireviers 34, das unter anderem auch für Langenhorn zuständig ist, übernommen, steht Hamburg nach langer Zeit wieder ein Staatsbesuch ins Haus.

Und was für einer.

Der Präsident der palästinensischen Autonomiebehörde und Vorsitzende der PLO will zum Abschluss seines Deutschlandbesuches auch Hamburg beehren.

„S.E. Yasser Arafat“ hat sich angesagt.

S.E. seine Exzellenz. Vor zwanzig Jahren galt der Mann noch als Terrorist. Aber eine derartige Wandlung haben ja auch andere schon vollzogen.

Zwei Tage soll der Gast in Hamburg bleiben.

Für Arafat gilt die Gefährdungsstufe 1, also die höchste. Seit dem Friedensschluss mit Israel und der Unterzeichnung des Autonomieabkommens vor zwei Monaten ist der Mann das Hasssubjekt sämtlicher radikaler Araber.

Während der polizeilichen Planung für den Staatsbesuch fällt ein besorgter Blick auf den Spielplan der Bundesliga. Einen Tag vorher ist im Volksparkstadion das Lokalderby zwischen dem HSV und dem FC St.Pauli angesetzt. Wie in der Stadt allgemein bekannt, stehen sich die Fans beider Vereine

traditionell so freundschaftlich wie Israelis und Palästinenser gegenüber.

Die Konstellation beider Ereignisse erfordert also einen enormen Kräfteansatz für die Polizei.

Dann kommt der Hammer.

Kurdische Organisationen haben für den ersten Tag des Staatsbesuchs zu einer Demonstration in der Innenstadt aufgerufen. Nicht dass sie diesen zum Anlass genommen haben. Nur einfach so.

Die gewaltsamen Demonstrationen der Kurden in der Republik sind noch nicht lange her.

Die Aufgaben für die drei Anlässe sind allein mit Hamburger Kräften nicht zu schaffen. Beim besten Willen nicht.

Der Tag des Besuchs rückt näher.

Nicht nur in der Landespolizeidirektion und in den vier Polizeidirektionen werden die Aufgaben und die Örtlichkeiten mit den zur Verfügung stehenden Kräften abgeglichen. Auch bei uns am Polizeirevier. Wir sind für den Flughafen zuständig. Dort kommt Arafat an und von dort soll er nach Hause fliegen.

Kurz und gut, wir kämmen sämtliche Abteilungen und Dienstgruppen des Hauses durch. Eines steht fest: Jeder muss an dem Tag ran.

Dann erlebe ich meine erste Überraschung. Wie gesagt, ich bin neu am Revier. Drei Kranke melden sich wieder zum Dienst. Ein Kollege verschiebt seine Geburtstagsfeier und eine weitere Kollegin ihren Urlaubsbeginn.

Die anderen Reviere der PD Ost schicken ebenfalls, was sie ausgegraben haben. Zum Schluss bekommen wir noch je zwei Einsatzzüge aus Brandenburg und vom BGS in Kassel.

Das wirft neue Probleme auf. Die auswärtigen Kollegen fahren gegen Mitternacht aus Potsdam und Kassel los, um rechtzeitig um sechs Uhr morgens bei uns zu sein.

Zwischen Ankunft und Abreise müssen sie schlafen, sonst halten sie nicht durch.

Ich entdecke zum ersten Male die Organisationskünste und die Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten meiner Mitarbeiter. Sie fahren zum Technischen Hilfswerk in der Nähe und besorgen Luftmatratzen und Schlafsäcke. Der Besprechungsraum wird zum Ruheraum umfunktioniert. Die Straße vor dem Haus wird abgesperrt, damit alle Einsatzfahrzeuge untergebracht werden können.

Der Einsatz beginnt am Abend vorher. Der gesamte Einsatzraum ist abgesperrt, durchsucht und versiegelt worden. Jetzt wird er bewacht.

Ich stelle am Abend mein Wohnmobil in die hinterste Ecke unseres Parkplatzes. Auf diese Weise hoffe ich, wenigstens einige Stunden Schlaf in der Nacht vor dem eigentlichen Einsatz zu bekommen.

Morgens um sechs haben die Kollegen ein Frühstück für alle organisiert. Dann geht es los.

Unsere Straße ist voll von Einsatzfahrzeugen. Dagegen herrscht rund um das Geschäftsfliegerzentrum des Flughafens und in den umliegenden Straßen gespenstische Stille. Dort, wo sonst der Verkehr pulsiert, sind kein Fahrzeug und kein Mensch, außer den Kollegen zu sehen.

Der normale Flugbetrieb geht eingeschränkt weiter. Hier werden wir vom örtlichen BGS unterstützt.

Um es kurz zu machen. Es klappt alles hervorragend. Bis einige Stunden vor dem Abflug des Gastes.

Zuerst verzögert sich nur die Abfahrt vom Rathaus. Das ist aber normal, viele geplante Zeiten werden bei einem Staatsbesuch nicht eingehalten, weil man sich verplaudert.

Aber hier scheint es anders zu sein.

Die Maschine ist noch nicht eingetroffen, mit der der Gast nach Hause fliegen möchte. Und dann verbreitet sich ein Gerücht: Sie kommt auch nicht. Warum nicht? Das Gerücht erweist sich dann als Tatsache. Was ist passiert?

Die Kollegen werden unruhig. Sie wissen, dass die Maschine eigentlich bis 23.00 abgeflogen sein muss, denn um diese Zeit tritt das Nachtflugverbot in Hamburg in Kraft.

Heißt das, Arafat bleibt doch noch einen weiteren Tag?

Ich spüre die Blicke der Kollegen. „Der Alte muss doch was tun. Warum sagt er nicht, was los ist?“ sagen diese Blicke.

Aber ich weiß auch nichts. Und die PD ebenfalls nichts.

Da entdecke ich den Leiter des Protokolls. Er steht auf dem Rollfeld und spricht mit dem Verkehrsleiter des Flughafens. Sein besorgtes Gesicht verheißt nichts Gutes.

Wir kennen uns von früher, der Protokollchef und ich. Ich gehe zu den Beiden. Vielleicht wissen sie den Grund der Verzögerung.

Ich erfahre, unter dem Siegel der Verschwiegenheit natürlich, dass die Palästinenser die Chartergebühren für das Flugzeug, das sie hergebracht hat und mit dem sie abfliegen wollten, nicht bezahlt haben. Und so kommt das Flugzeug nicht.

Basta.

Wir gehen zu Dritt in einen Nebenraum des Terminals. Dort wird telefoniert. Und telefoniert.

Das Protokoll und die Gesprächspartner sind sich offenbar einig: es muss etwas geschehen. Arafat kann nicht in Hamburg bleiben, es ist nichts vorbereitet.

Der Leiter des Protokolls spricht mit dem Ersten Bürgermeister. Der entscheidet, dass Hamburg ein Ersatzflugzeug chartern soll. Das heißt, dass Hamburg wohl auch bezahlen muss.

Ob die Stadt ihr Geld zurückbekommt?

Mir ist das im Moment so ziemlich egal. Den Kollegen sicherlich auch.

Doch woher bekommt man so schnell ein Flugzeug? In Hamburg steht keines ungenutzt herum. Also wird weiter telefoniert.

Der Flughafendirektor will helfen. Er kennt aus seiner aktiven Zeit als Pilot einen Kollegen, der in Schweden eine Chartergesellschaft gegründet hat. Er gibt uns die Telefonnummer. Und tatsächlich, in Malmö steht eine Maschine, die man chartern kann. Und noch besser, man hat auch eine flugbereite Besatzung parat.

Doch der Schwede kennt offenbar die Palästinenser. Er meint, sie zahlen nicht so gern oder können nicht immer. Oder beides. Er will jedenfalls sein Geld im Voraus. Und zwar Cash.

Also wird noch einmal wird der Bürgermeister angerufen. Der ruft den Finanzsenator an. Der Herr des Haushalts erklärt sich grundsätzlich bereit, die Summe vorzuschießen. Aber soviel Geld hat er natürlich nicht bei sich. Und seine eigene Kreditkarte will er auch nicht einsetzen.

Also müssen wir den Sachbearbeiter der Finanzbehörde von zu Hause abholen lassen, der für die Kasse zuständig ist. Das klappt, denn der wohnt praktisch um die Ecke.

Dennoch verstreicht die Zeit. Denn die Finanzbehörde befindet sich in der Innenstadt.

Doch dann scheint endlich das Geld da zu sein.

Jedenfalls meldet der Flughafen, dass die Ersatzmaschine von Malmö abgeflogen ist. Aber vor 23.00 Uhr ist sie auf keinen Fall in Hamburg. Also was jetzt?

Wir holen den Umweltsenator aus dem Bett. Weil wir seinen zuständigen Sachbearbeiter, den für das Nachtflugverbot, nicht erreichen, muss er entscheiden.

Gut, die Entscheidung bekommen wir.

Jetzt will aber der Flughafen wissen, wer die Personalkosten für die Mitarbeiter des Treibstofflagers übernimmt, denn die Maschine muss vor dem Flug in den Nahen Osten aufgetankt werden.

Der Bürgermeister fragt an, wann es denn nun endlich so weit sei. Denn solange die Maschine nicht in Hamburg ist, bleibt Herr Arafat im Rathaus. Und er muss ihn unterhalten. Schließlich kann man einen Staatsgast nicht in den Warteraum setzen. Auch nicht in die VIP-Longue.

Noch eine halbe Stunde, dann soll die Maschine in Hamburg landen. Gut, dann kann man schon mal den BGS-Hubschrauber vor dem Rathaus bereitstellen lassen.

Endlich erfahren wir, dass die Maschine ihren Anflug gemeldet hat.

Es wird auch Zeit. Mittlerweile ist es fast elf. Und es wird langsam kalt. Schließlich haben wir schon Ende November. Und ich habe vergessen, die lange Unterhose anzuziehen.

Der kalte Wind, der über die Fläche fegt, macht aus meinen Beinen Eiszapfen.

Ich gehe wieder in den Terminal, um mich aufzuwärmen. In der Wärme trifft mich die Müdigkeit. Ich bin nicht der Einzige. Wir sind alle hundemüde. Zum Glück müssen nicht mehr alle Posten besetzt werden. Die von der Fahrtstrecke können wir abziehen.

Doch der Blick auf die Kollegen lässt mich schauern. Einige haben wenigstens einen Platz zum Sitzen gefunden. Der Rest muss stehen. Besonders die Älteren können sich kaum noch auf den Beinen halten. Einige Gesichter sind schon grau. Und sind dann da ja noch die auswärtigen Einheiten. Es gibt bei der Polizei den Grundsatz: Fremde Kräfte werden zuerst entlassen.

Ich bespreche mich mit meinem Chef per Telefon.

Wir entscheiden, die Brandenburger und die Hessen nach Hause zu schicken. Bisher ist alles gut gegangen. Das Risiko gehen wir ein. Zum Glück haben deren Fahrer ausreichend Schlaf bekommen, sodass sie die vier bis sechs Stunden Fahrt schaffen werden.

Aber unsere eigenen Kräfte müssen bleiben. Auch die Kollegen von den Nachbarrevieren. Die meinen zwar, dass sie auch unter das Rubrum „fremde Kräfte“ fallen. Bis der Gast in der Luft ist und den Hamburger Luftraum verlassen hat, geht kein Hamburger nach Hause.

Es ist zumindest ein Trost, dass unser Luftraum der so klein ist.

Es gibt Ärger auf dem Vorfeld. Ich muss dahin. Zwei ältere Kleinlaster stehen auf dem Vorfeld. Um sie herum stehen Palästinenser. Die LKW gehören zur Bepo und haben das

Gepäck der Delegation und des Gastes auf der Ladefläche. Aber die Fahrer tragen keine Uniform. Und nun wollen die Sicherheitsleute von Arafat wissen, was das für Autos und Fahrer sind.

Als ich eintreffe, wird lebhaft, aber noch freundlich diskutiert. Ich kann die Begleitschützer verstehen. Sie wollen kein Risiko eingehen. Ihr Chef gehört nun mal zu den am meisten gefährdeten Personen der Welt. Sie können sich offenbar nicht vorstellen, dass eine so reiche Nation wie Deutschland so alte Polizeiautos fährt.

Ich stelle mich vor und übernehme. Allerdings haben die Palästinenser mit meinem Englisch ein Problem.

Ich aber auch mit ihrem.

Dennoch verständigen wir uns.

Ich entscheide, dass zwei von unseren Kollegen vom Revier die beiden Wagen zum Flugzeug fahren sollen.

Damit sind die Begleitschützer einverstanden.

In diesem Moment ertönt rund um uns ein Raunen.

Was ist denn jetzt schon wieder los? Dann sehe ich es. Die Ersatzmaschine ist in der Zwischenzeit gelandet und in ihre Position vor dem Terminal gerollt. Die Tür wurde geöffnet und vor dem hell erleuchteten Inneren und inmitten des übrigen Dunkels steht eine Frau.

Eine Frau mit kurzem Rock und sehr langen Beinen. Nur ihre Umrisse sind zu sehen, aber das reicht. Der Anblick dieser Frau in diesem Licht ist so hinreißend, dass mit einem Mal alles unwichtig erscheint. Sogar die Begleitschützer lassen die LKW LKW sein und starren zu der Frau hin.

Nahezu unbemerkt ist der Hubschrauber gelandet. Man sieht nur kurz einen kleinen stämmigen Mann, umringt und gefolgt

von einigen Personen die Treppe zur Maschine hoch gehen. Die Stewardess tritt zurück und macht den Platz frei. Auch Arafat muss den Anblick genossen haben, als er unten an der Treppe steht.

Die Sicherheitsleute hasten hinterher, die LKW entladen ihre Fracht. Die Tür des Flugzeugs schließt sich wieder.

Es ist gleich vorbei. Denkste. Die Maschine rollt nicht zur Startbahn. Sie bleibt einfach stehen. Was ist denn nun schon wieder los? Ich rufe den Tower an.

„Was ist los? Warum startet die Maschine nicht?“

„Ganz einfach“, sagt der Fluglotse, „Die Israelis erlauben nachts keine Landung auf einem Flughafen im Westjordanland oder im Gaza-Streifen. Die Maschine muss nach El-Arish im Sinai. Und dort hat man keine Vorrichtungen für eine Nachtlandung. Die Maschine fliegt in einer Stunde. Plus der Flugzeit und dem Zeitunterschied kann sie dort im Morgengrauen bei Licht landen. So einfach ist das.“

So einfach also. Danke. Wie sage ich das jetzt meinen Kollegen? Aber wir sind schon lange über den Zustand hinaus, in dem man sich ärgert.

Um zwei Uhr nachts startet die Maschine. Einige von uns, darunter ich, sind jetzt seit fast vierundzwanzig Stunden auf den Beinen.

Nach Hause fahre ich jetzt auch nicht mehr. Ich werde im Wohnmobil pennen. Vielleicht bekomme ich ja nachher von der Frühschicht etwas von ihrem Frühstück ab.

Yassir Arafat, ich werde dich nie vergessen.