



Mogadishu 17. Oktober 1977 – Im Hintergrund: die entführte „Landshut“.

We do Joint Operation

Ein Gespräch mit General ret. Ulrich Wegener, ehemaliger Kommandeur der GSG9

Dass die GSG 9 am 18. Oktober die "Landshut" in Somalias Hauptstadt Mogadishu stürmen konnte, war nicht selbstverständlich. Dass eine deutsche Antiterror-Truppe auf somalischem Boden überhaupt in Aktion treten durfte, war die größte Herausforderung an das Verhandlungsgeschick der Bundesregierung und ihrer Beauftragten. Für den damaligen Außenminister Hans-Dietrich Genscher, lag die größte Herausforderung darin, durch internationale Verhandlungen die Voraussetzungen für die Befreiung der Geiseln zu schaffen. Somalias Präsident Siad Barre zögerte erst. Er bestimmte zu dieser Zeit seinen politischen Standort zwischen Ost und West neu. Es gab Ausbildungslager verschiedener Gruppen vor Ort, sodass Mogadishu in den Augen der Entführer sogar ein potenzieller Zielort beziehungsweise Zufluchtsort war. GSG-9-Chef Wegener sah sich in Mogadishu zunächst einem General gegenüber, der mit eigenen Truppen das Flugzeug stürmen wollte. Als ein GSG-9-Mann demonstrierte, wie schnell er ein Flugzeug von außen öffnen konnte, entschied Wegener und der General: „We do Joint Operation.“ Diese Aufzeichnung der Erinnerungen General Wegeners erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Das Gespräch führte *FlightcrewInfo* im Juli 2007.



➔ **Herr Wegener, welche Bilder kommen als erste, wenn Sie heute – 30 Jahre nach der Entführung der Landshut – das Wort „Mogadishu“ hören?**

Als erstes kommen die Bilder von den befreiten Geiseln, Bilder, die ich nie vergessen werde. Natürlich kommen auch andere Bilder, etwa von der Vorbereitung des Einsatzes, doch die Bilder von den befreiten Geiseln sind für mich die wichtigsten.

➔ **Als Kanzler Helmut Schmidt nach der Entführung der Landshut bei seiner**

Haltung blieb: „Kein Nachgeben, Verhandlungen verzögern und auf eine Befreiung durch die Polizei setzen“ – ahnten Sie da schon, was auf Sie wartete?

Ich wusste, dass der Bundeskanzler uns kannte und habe gehofft, dass wir gerufen werden.

➔ **Wo und wann hatte Sie die Meldung von der Entführung erreicht?**

Wir hatten gerade einen Einsatz im Großraum Köln und hörten die Meldung im Radio. Meine Einsatzkräfte durchsuchten Wohnungen im UNI-Gelände nach RAF-



Terroristen. Ich war in der Befehlsstelle, als mich die Meldung über die Entführung vom Krisenstab des Bundeskanzleramtes erreichte. Wenig später erhielt ich die Anweisung, mich auf einen Einsatz gegen die Flugzeugentführer vorzubereiten.

➔ **Es ging um die Frage, ob die Bundesrepublik Deutschland sich Terroristen beugt, die eine Maschine mit Urlaubern als Pfand einsetzen. Es ging um die Integrität des Rechtsstaats. Es ging um sehr viel. Wie fühlten Sie sich, als jemand, der das alles retten sollte?**

Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen, ich habe es zu keinem Zeitpunkt als Belastung empfunden, sondern war überzeugt davon, dass wir das können und schaffen werden. Ich wusste zum damaligen Zeitpunkt aber nicht, unter welchen Umständen das stattfinden wird und wo. Wir haben zwei Jahre lang an unterschiedlichsten Flugzeugtypen und Flughäfen praktische Übungen durchgeführt. Überall dort, wo eine Lufthansa-Maschine oder auch ein Flugzeug anderer Airlines stand, vor allen Dingen über Nacht, sind wir hingeflogen und haben, natürlich in Absprache mit den Flugzeugeignern, an den Maschinen geübt.

➔ **Das heißt, Sie haben sich in diesen zwei Jahren über jedes damalige Flugzeugmuster der Lufthansa ein genaues Bild machen können, an ihm geübt und wussten genau, wie jeweils vorzugehen war?**

Ja, wir verfügten auch über alle entsprechenden Unterlagen. Wie Sie sich vorstellen können, war Lufthansa nicht immer vollauf begeistert, wofür ich vollstes Verständnis habe, weil die Maschinen anschließend oft nicht mehr voll einsatzfähig waren und repariert werden mussten. Bei den Übungseinsätzen ging manches Mal ein Fenster zu Bruch oder eine Tür funktionierte nicht mehr. Der Flugbetrieb war also gestört.

Aber diese Übungseinsätze waren immens wichtig. Der Einsatz in der Maschine zur Befreiung von Geiseln, ist überaus diffizil und muss sehr präzise geübt werden, weil der Kampfraum sehr eng ist. Auch was die zeitliche Präzision betrifft: es muss auf die Sekunde genau gearbeitet werden. Wir hatten in Nürnberg sieben Mal hintereinander an einer B737 geübt, weil es zeitlich nicht so lief, wie ich mir das vorgestellt hatte.

➔ **Würden Sie heute sagen, wenn Sie diese zwei Jahre vor der Entführung nicht so intensiv genutzt hätten, wäre die Stürmung nicht so erfolgreich gewesen?**

Davon bin ich überzeugt. Man kann eine Flugzeugstürmung nicht so einfach aus dem Ärmel schütteln.

➔ **Heißt das auch, dass Sie und Ihre Truppe damals auf eine Entführung vorbereitet waren?**

Wir waren sicher, dass das irgendwann passieren würde.

➔ **Wie lange vorher gab es einen genauen Plan für eine Erstürmung?**

Der Plan bestand eigentlich immer. Hauptmann Baum kam zu mir, als wir in Köln Bonn los flogen, gab mir die Unterlage von einer Passagiermaschine und sagte: "...übrigens an der haben wir auch schon geübt..." Das war die Landshut. Es war also überhaupt kein Problem. Ich

konnte meinen Leuten sagen: Wir machen es genau so wie bei der Übung.

➔ **Die Entführung wurde um 13.10 Uhr am 13.10.1977 gemeldet. Ab dem Start in Larnaca um 20. 25, folgte eine Maschine der GSG9 der Landshut ... waren Sie an Bord?**

Ja. Wir flogen zuerst nach Larnaca und danach nach Ankara, weil wir eine „Absprungbasis“ brauchten in der Region und nicht wussten, wo die Landshut als nächstes landen würde. Ich war mir irgendwie sicher, dass es nach Mogadischu gehen würde. Ein Jahr zuvor war ich bei der Befreiung der Geiseln in Entebbe dabei und hatte gesehen, dass die FPLP die Entführer des französischen Airbus unterstützten. Diese kamen aus Mogadischu. Deshalb war ich sicher, dass die Maschine nach Mogadischu fliegen würde, weil man sich dort auch in diesem Fall Unterstützung erhoffte – und es kam tatsächlich so.

➔ **Wie war es in Mogadischu möglich, die Lage überhaupt zu beurteilen?**

Hauptproblem war erstmal Genehmigung zu bekommen, vor Ort etwas machen zu dürfen. Ich wusste, dass Staatsminister Wischniewski einen guten Draht zur somalischen Staatsführung hatte. Doch die Somalis wollten erst nicht. Der Befehlshaber vor Ort, ein Drei-Sterne-General, sagte mir: „Wir wollen das selbst machen.“

Ich habe ihn gefragt, ob er sich bewusst wäre, wie extrem schwierig das ist. „Ja“, sagte er, „wir haben schon heute Morgen angefangen zu üben.“

Ich sagte: „Das ist sehr beruhigend ...“ Dann schlug ich ihm vor, alles an einer Maschine im Hangar durchzuspielen. Dort stand die Präsidentenmaschine, eine B720. Eine Einheit der somalischen Armee wurde heranbefohlen und wir haben uns angesehen, was passierte. Es passierte relativ wenig, denn sie hatten die Ausrüstung nicht. Es fehlten die Leitern und es gab nur ein paar uralte, teilweise kaputte, Mechaniker-Treppen. Ich bat sie einen Wing-Exit zu öffnen.

Das klappte aber nicht. Der General



war sauer, dass es nicht klappte. Ich sagte zu ihm: wir zeigen ihnen, wie wir das machen würden.

Ich habe meinen Obermann auf die Tragfläche geschickt und gesagt: „Fuchs machen Sie das mal auf.“ Der hat das mit der linken Hand in Sekunden geschafft und das machte immensen Eindruck. Danach habe ich dem General noch mal gut zugeredet und ihm vorgeschlagen: „We do Joint operation“... und diese Worte wirkten wie Zauberworte... Damit ist er zum Präsidenten gefahren. Der war sofort damit einverstanden. Kurz darauf hatten wir uns die Maschine angesehen. Sie stand auf dem alten Taxiway zwischen zwei Wüstenhügeln. Es waren fast 50 Grad im Schatten und die Luftfeuchtigkeit war extrem hoch.

Ein somalischer Verbindungsoffizier brachte mich zum Luftwaffenbefehlshaber auf der Luftwaffenbasis am Ende des Flughafens. Ich besprach mich mit ihm im Beisein von zwei sowjetischen Beratern.

In der Zwischenzeit war ich noch mal an die entführte Maschine von hinten rangegangen und sah sie mir an. Die Shades waren unten ... die Maschine stand günstig für eine Annäherung ...

Ich hatte die Somalis gebeten, den gesamten Flughafenbereich abzuschirmen, damit wir vor der FPLP aus der Stadt sicher waren. Außerdem bat ich sie ein Ablenkungs-Feuer vor der Landshut anzuzünden, damit die Entführer abgelenkt wurden. Dann haben wir uns vorbereitet.

➤ **Es heißt, dass der Einsatz mit einer Panne begann, weil die Funkgeräte versagten ... stimmt das?**

Es gab hin und wieder Funkunterbrechungen, wegen der hohen Luftfeuchtigkeit. Außerdem konnten sie abgehört werden, weil es keine digitalen Geräte waren. Das war ein großer Nachteil. Ein israelischer Funkamateure, der uns abgehört hatte, wollte das alles verkaufen. Die israelische Armee hatte das aber verhin-

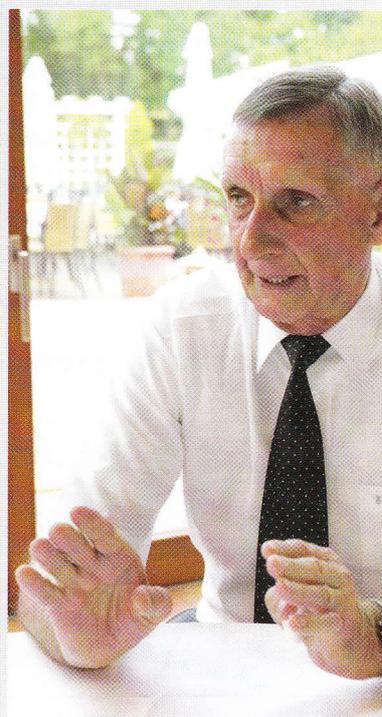
dert, weil sie mich kannten. Ich bin überzeugt davon, dass das sehr maßgeblich war.

➤ **Gab es zur Cockpit- und Kabinencrew der Landshut irgendeinen Kontakt?**

Überhaupt keinen. Das war ja nicht möglich, denn der Funkverkehr wurde durch die Entführer abgewickelt. Zumindest stand einer der Entführer immer im Cockpit. In Dubai hatte ich aus einiger Entfernung für kurze Zeit Herrn Schumann und Frau Dillmann gesehen. Das war alles.

➤ **Hatten Sie in diesen Minuten Angst vor einem Fehlschlag?**

Natürlich war so ein Bild da. Ich habe aber eine Niederlage gar nicht in Betracht gezogen, war überzeugt davon, dass es gelingen würde und wir das hinkriegen. Wovon ich natürlich nicht überzeugt sein konnte, war, dass wir alle Geiseln heil rauskriegen.





➤ **Wie groß war Ihr Team, wie setzte es sich zusammen, hatte jeder seine ganz bestimmte Rolle?**

Es waren ungefähr 60 Mann. Jeweils drei bis vier Sturmteams mit je fünf Mann. Ein Reserveteam, ein Sprengstoffexperten-Team und ein technisches Team, außerdem eine Führungsmannschaft unter meinem Kommando. Jeder wusste, was zu tun und richtig ist. Das zeichnet eine Spezialeinheit aus. Sie wartet nicht erst auf einen Befehl, wenn irgendetwas Unvorhergesehenes eintritt. Das Sturmteam, das rechts in die Maschine eindrang, bekam plötzlich die Tür nicht ganz auf... weil Müll dahinter lag... also mussten sie selbst entscheiden, was nun zu tun war. Sie schossen durch die Tür, dabei haben Sie einen Terroristen getroffen... und sind über die andere Leiter in die Maschine gestiegen, in der schon ein anderes Team war.

Der Anführer, der im Cockpit war, wurde von den Topmännern des ersten Teams sofort getroffen. Nummer zwei,

die im Gang stand, wurde vom zweiten Team erwischt.

Ich bin über einen der hinteren Zugänge in die Maschine nach vorne und dabei auf die Nummer drei gestoßen, der in der ersten Klasse geschlafen hatte.

➤ **Wussten Sie denn vorher genau, wie die Entführer aussahen, um die richtigen zu treffen?**

Ja, wir haben Aufnahmen von ihnen gemacht in Dubai. Da hatten sie sich an den Türen gezeigt. Sie trugen Che Guevara T-Shirts. Das war uns eine große Hilfe. Außerdem hatten wir inzwischen Informationen vom britischen Nachrichtendienst über den Anführer. Wir wussten, dass es eine hart gesottene Truppe war, obwohl zwei Frauen dabei waren, und dass der Anführer ein Jahr zuvor entkam, als er Nordjemens Premierminister erschossen hatte vor dem Hotel Savoy in London.

➤ **Wie beurteilen Sie alles aus heutiger Sicht, 30 Jahre danach?**

Ich bin heute noch froh darüber, dass wir das damals geschafft haben, dass wir vor allen Dingen das Leben der Geiseln und der Crew retten konnten.

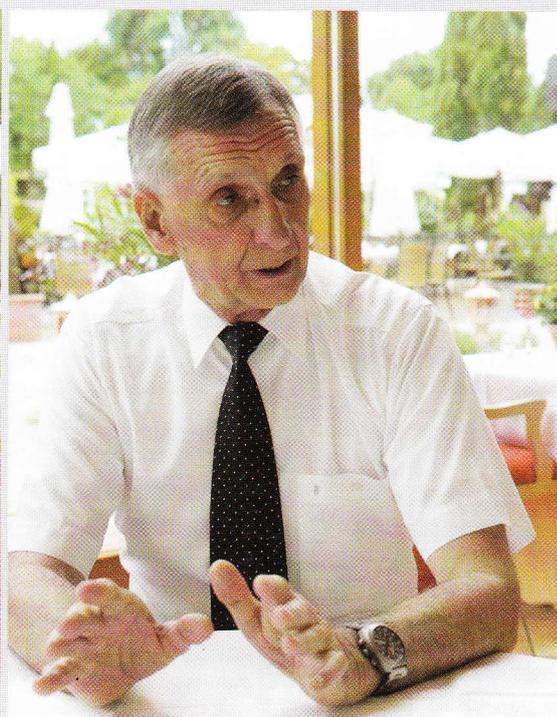
Das war für mich der größte Triumph. Die GSG9 wurde gegründet, um Leben zu retten. Alle meine Männer haben hundertprozentig funktioniert. Darauf bin ich heute noch sehr stolz.

➤ **Gab es etwas Besonderes, das Sie in diesen Stunden gelernt haben?**

...dass man immer ein paar Leute braucht, auf die man sich hundertprozentig verlassen kann und, dass man Wort hält. Das sind zwei Sachen, die für mich maßgeblich sind.

➤ **Welche Ausbildung, welche Fähigkeiten brachten die Männer der GSG9 mit und welche müssen sie heute mitbringen. Gibt es Unterschiede zu früher?**

Nein, es gibt keine Unterschiede. Die



Personalauswahl dauert heute genau so lange wie damals. Ein GSG9-Mann muss einige Jahre gedient haben, ein Unterführer sein und eine hervorragende Beurteilung haben. Er muss sehr sportlich sein. Aber das ist alles nur Nebensache. Im Rahmen der Personalauswahl wird vor allem festgestellt, wie es um praktische Intelligenz, Stress-Stabilität und Teamfähigkeit bestellt ist.

Mit praktischer Intelligenz ist gemeint, sofort etwas technisch umsetzen zu können, in bestimmten Situationen genau zu wissen, worauf es in der Sekunde ankommt.

➔ **Als Sie 1972 die GSG9 im Auftrag von Herrn Genscher gründen sollten, wer waren Ihre Vorbilder?**

In erster Linie die Israelis. Ich habe natürlich auch im Heeresarchiv nachgesehen, was es vorher an Spezialeinheiten in Deutschland gab.

➔ **Wie ist die GSG9 heute aufgestellt?**

Die GSG9 ist heute genauso leistungsfähig wie damals. In der Ausbildung ist einiges hinzu gekommen, so etwa die

Luftlandeausbildung und die maritime Ausbildung. Waffen und Geräte sind auf dem neuesten Stand. Das A&O einer Spezialeinheit ist es up to date zu sein. Das hat natürlich seinen Preis und das muss auch den Politikern klar sein.

Man muss stets die Entwicklung auf der Gegenseite im Blick haben. Entsprechend muss die Einheit permanent „aufgerüstet“ werden.

➔ **Welche Rolle spielt dabei das Internet?**

Das spielt natürlich eine große Rolle. Sie haben die Forderung von Innenminister Wolfgang Schäuble sicher gehört. Die kommt nicht von ungefähr.

Es ist ganz wesentlich, dass man Online-Recherchen mit einbeziehen muss. Terroristische Banden nutzen ganz gezielt und massiv das Internet.

➔ **Sie sagten einmal, dass es durch den heutigen internationalen Austausch von Spezialeinheiten für Terroristen sehr viel schwieriger geworden ist. Können Sie dazu etwas sagen?**

Das ist richtig. Begonnen haben wir da-

mit bereits in den 70er-Jahren. Damals habe ich so genannte Commander Meetings initiiert. Wir haben uns regelmäßig getroffen: Kommandeure von Spezialeinheiten im NATO-Bereich. Das hat sich inzwischen sehr erweitert.

➔ **Wie vieles von dem was passiert, kommt an die Öffentlichkeit?**

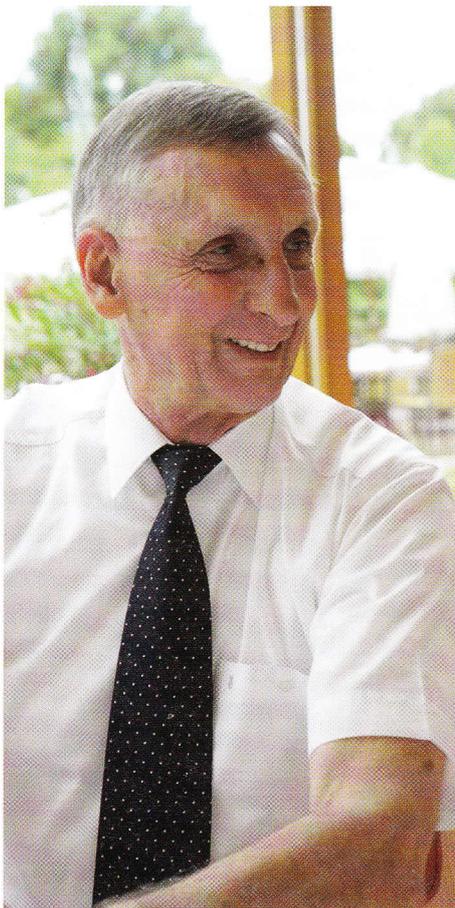
Die GSG9 hat seit ihrem Bestehen 1300 Einsätze gefahren. Von den meisten weiß die Öffentlichkeit überhaupt nichts. Die meisten denken an Mogadischu, wenn Sie GSG9 hören.

➔ **Prozentual wie viel davon kam in die Öffentlichkeit?**

Nicht einmal ein Prozent.

Interview:

Johanna Wenninger-Muhr, FRA CI/I



Ulrich Wegener

* 22. August 1929 in Jüterbog war Polizeioffizier und (erster) Kommandeur der GSG 9. Er wurde 1972 durch den damaligen Innenminister Hans-Dietrich Genscher (FDP) mit der Aufstellung der GSG 9 betraut. 1979 gab er das Kommando über die Einheit ab und wurde zum Leiter des Grenzschutzkommandos West ernannt. Wegener galt als einer der weltweit führenden Experten zur Terrorismusbekämpfung und war Berater beim Aufbau zahlreicher Sondereinheiten anderer Länder, so u. a. nach seiner Pensionierung in Saudi-Arabien. Er lebt heute in der Nähe von Bonn, ist Vorsitzender des Sicherheitsbeirats der zweitgrößten Sicherheitsgesellschaft und berät ausländische Regierungen und Armeen, besonders im Terrorismussektor.

Die GSG9 der Bundespolizei

Die GSG 9 der Bundespolizei (GSG 9), früher Grenzschutzgruppe 9, ist die Antiterrorismuseinheit der deutschen Bundespolizei (früher Bundesgrenzschutz) mit Standort in Sankt Augustin-Hangelar. Als Antiterrortruppe gegründet, wird die GSG 9 heute vornehmlich im Bereich der Schwerstkriminalität eingesetzt. Die GSG 9 wurde nach der blutig verlaufenen Geiselnahme von München bei den Olympischen Spielen am 26. September 1972 gegründet. Während der Spiele nahm ein palästinensisches Terrorkommando israelische Sportler als Geiseln. Beim misslungenen Zugriff durch reguläre Polizeikräfte starben alle neun Geiseln und fünf der acht Terroristen, sowie ein Polizeibeamter. Ulrich Wegener, Offizier im Bundesgrenzschutz, wurde daraufhin von Innenminister Hans-Dietrich Genscher mit der Aufstellung einer schlagkräftigen Antiterrorereinheit beauftragt.

Der bisher größte bekannte Einsatz der GSG 9 war die Beendigung der Flugzeugentführung der Landshut. Dieser Einsatz machte die GSG 9 weltbekannt und begründete ihr hohes Ansehen unter den Spezialeinheiten der Welt. Die Erstürmung von Flugzeugen gilt dabei als das schwierigste unter den möglichen Einsatzszenarien.