



Projekt MUC 3.0 Die Bundespolizei am Flughafen München

Tausende von Fingern gescannt Im Migrationseinsatz 21

Wer im Recht nicht sattelfest ist Veränderungen im Asylverfahren 24

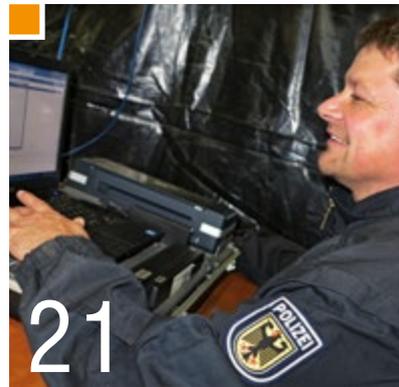
Reiterstaffel auf dem Pfad der Kunst Polizeipferde geben den Ton an 29



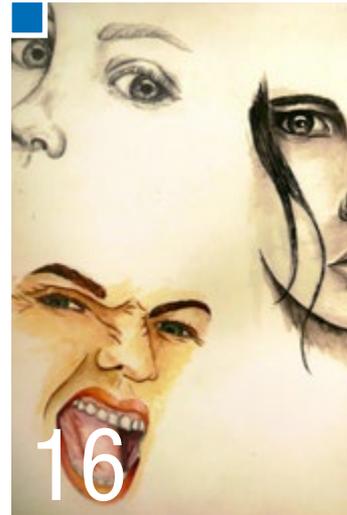
06



13



21



16

Inhalt 01 | 2016

■ Titelthema

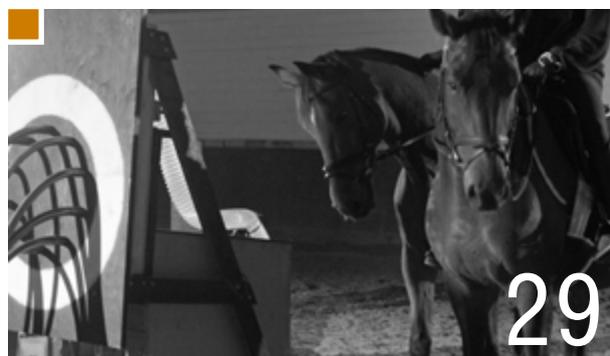
- 06 Projekt MUC 3.0**
Die Bundespolizei am Flughafen München erfindet sich neu
- 13 Hinter der Doppelfassade**
Als virtueller Reisender beim Basisprobetrieb im Satelliten
- 14 Kolumne**
Abgehoben
- 15 Außenansicht**
Burkhard Feuge

■ In- & Ausland

- 16 Prävention trifft Kunst**
Mit Pinselstrichen für mehr Zivilcourage

■ Personal & Haushalt

- 18 Gedenken an verstorbene Kolleginnen und Kollegen**
- 20 5 Fragen an**
Anett Behlke



■ **Portrait**

- 21 **Im Migrationseinsatz**
Tausende von Fingern gescannt

■ **Recht & Wissen**

- 24 **Wer im Recht nicht sattelfest ist...**
Veränderungen im Asylverfahren

■ **Technik & Logistik**

- 26 **Griff nach den Wolken**
Richtfunkstrecke schafft Verbindung
- 28 **Großzelte erleichtern Kontrollen**
Bei Wind und Wetter

■ **Zu guter Letzt**

- 29 **Reiterstaffel auf dem Pfad der Kunst**
Polizeipferde geben den Ton an
- 31 **Gewinner Kreuzworträtsel**
- 31 **Impressum**



Liebe Leserinnen und Leser,



„wie nicht anders zu erwarten war, ist die polizeiliche Lage, der sich die Bundespolizei gegenwärtig stellen muss, nur schwer zu bewältigen. Momentan rollen massive Verstärkungen gen Süden. Im Hinblick auf die prognostizierten Migrationszahlen wird sich die Lage kaum entspannen. Die Auswirkungen – nicht nur für uns – sind derzeit nicht absehbar. Fest steht jedoch, dass unserer Organisation bei der Bewältigung der Lage eine entscheidende Rolle zukommt, die über das Registrieren und Anzeigen unerlaubter Einreisen hinausgehen wird. Die nächsten Wochen und Monate werden mindestens eine große Herausforderung für uns alle.“

Kommen Ihnen diese Zeilen bekannt vor?

Sie stammen aus meinem Editorial aus der Ausgabe 4 des Jahres 2015. Und sie haben bis heute nichts an ihrer Aktualität verloren. Wir beschäftigen uns seit nunmehr sechs Monaten hauptsächlich mit ein und demselben Thema, ohne dass sich Grundlegendes geändert hätte. Wir ordnen Kräfte ab, wir machen Überstunden, wir ändern Strukturen, wir

muten auch unseren Familien viel zu. Manchmal fühlt man sich wie Bill Murray in „Und täglich grüßt das Murmeltier“.

Ich hoffe, dass ich in der vierten Ausgabe der **kompakt** dieses Jahres schwerpunktmäßig über ein anderes Thema schreiben kann; auch, damit für unsere Familien das Leben wieder planbar wird.

In dieser erstmals im neuen Gewand erscheinenden Ausgabe beschäftigt sich unser Titelthema mit dem neuen Terminal am Münchner Flughafen. Weitere Themen sind zwei kunstvolle und technische Projekte.

Wie in den Jahren zuvor gedenken wir in der Erstausgabe des Jahres den im aktiven Dienstverhältnis verstorbenen Kolleginnen und Kollegen – die wir niemals vergessen werden.

Ihr Ivo Priebe
Redaktion Bundespolizei **kompakt**







Projekt MUC 3.0

Die Bundespolizei am Flughafen
München erfindet sich neu

40 Millionen Passagiere pro Jahr – der Münchner Flughafen hat seine Kapazitätsgrenze erreicht. Die Fluggastzahlen entwickeln sich aber weiter nach oben. Deshalb hat die Flughafen München GmbH frühzeitig mit der Planung eines weiteren Terminals begonnen. Dieser sogenannte Satellit wird die Abfertigungskapazität im Terminal 2 um etwa elf Millionen Passagiere pro Jahr erweitern; in einer Ausbaustufe soll die Aufnahmefähigkeit um weitere acht Millionen erhöht werden. Mitte April 2016 soll der Satellit feierlich eröffnet und anschließend in Betrieb genommen werden.

► Die Ostseite des Gebäudes mit dem Vorfeldtower. Hier soll im 2. Bauabschnitt der Satellit mit einer Kapazität von ca. 7 Mio. Passagieren erweitert werden.



Spätestens seit der Anfahrt der ersten Kräne und Bagger stellte sich der Bundespolizei die Frage: „Was bedeutet das für uns? Wie organisieren wir die Aufgaben von Grenzpolizei und Luftsicherheit neu?“ Schließlich ging es dabei um nichts Geringeres als die Zukunftsfähigkeit der Bundespolizeidienststelle am Flughafen München. Die wesentlichen Punkte dabei waren die Nachhaltigkeit und perspektivische Ausrichtung der neu zu entwickelnden Organisation, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Aufgaben- und Mitarbeiterorientierung sowie der Ansatz „vom Ablauf zum Aufbau“. Zudem sollte die genaue Bezeichnung der neuen Organisation festgelegt werden; dies allerdings möglichst spät, um auch Lösungsmöglichkeiten über innerhalb der Bundespolizei bereits bekannte Organisationsstrukturen hinaus zuzulassen.

Organisationsstruktur

Schon früh war klar, dass es eine Sonderlösung für den Flughafen würde geben müssen, da die bundesweit mit Abstand größte Bundespolizeiinspektion mit knapp 1 000 Mitarbeitern an die Grenzen der Führbarkeit gestoßen war. Eine wahre Mammutaufgabe, die von der Führungsgruppe der Bundespolizeiinspektion Flughafen München und dem Sachbereich Organisation der Bundespolizeidirektion München allein nicht zu bewältigen war. Daher hat der Präsident der Bundespolizeidirektion München, Hubert Steiger, am 24. April 2013 das Projekt MUC 3.0 ins Leben gerufen.

Die Verantwortlichen wählten eine Struktur mit insgesamt sechs Teilprojekten/Arbeitsgruppen. Alle Arbeitsgruppenmitglieder sollten außerdem weiterhin ihre originären Aufgaben beibehalten, also nicht freigestellt werden.

Prozesse – oder vom Ablauf zum Aufbau

Ganz nach dem Motto „Es geht auch anders“ begann die Arbeitsgruppe 1 damit, den operativen Bereich komplett neu zu strukturieren. Eine Inspektion mit drei oder vier nachgeordneten Bereichen mit je fünf Dienstgruppen konnte und durfte es nicht geben – und zwar insbesondere aufgrund der fehlenden Zukunftsfähigkeit. Schließlich war es offensichtlich, dass die bestehende Struktur mit zu erwartenden gut 1 200 Mitarbeitern überfordert sein wird. Ziel war es also, die operativen Bereiche so effizient wie möglich zu machen und dabei gleichzeitig die Verantwortung auf dieser Ebene zu stärken.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe haben zunächst alle bereits vorhandenen und die im neuen Satellitenterminal zu verankernden Prozessstellen identifiziert und analysiert. Ein besonderes Augenmerk legten sie dabei auf die Beurteilung der Schnittstellen und die Ressourcenplanung. Die so identifizierten Prozessstellen galt es nun unter Berücksichtigung der Projektleitlinien neu zu ordnen. Hier war Kreativität gefragt, waren doch die 59 Prozessstellen auf der operativen Ebene



den bereits vorab durch das Bundespolizeipräsidium beziehungsweise das Bundesministerium des Innern zugestanden 20 Dienstgruppen zuzuteilen. Modellvarianten wurden entwickelt, bewertet und in ein Ranking gebracht. Schließlich empfahl sich ein Modell, das sich in einen verrichtungsspezialisierten und drei gebäudebezogene Aufgabenbereiche gliedert. So ließen sich klare, räumlich getrennte Zuständigkeitsbereiche mit eindeutiger Personal- und Aufgabenverantwortung – insbesondere nach außen – schaffen.

Das Schichtsystem

Als Nächstes musste natürlich die Planung der Ressourcen, insbesondere der Personaleinsatz, möglichst effizient sein. So war es Auftrag der Arbeitsgruppe 2, ein neues Schichtsystem zu entwickeln. Schon die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe stellte eine breite Beteiligung sicher. Von Beginn an waren neben allen betroffenen Bereichen auch der Personalrat, die Schwerbehindertenvertretung und die Gleichstellungsbeauftragte mit von der Partie. Die Akzeptanz möglichst aller Mitarbeiter war dieser Arbeitsgruppe mindestens genauso wichtig wie effiziente Arbeitsabläufe, ein mitarbeiter- und bedarfsorientiertes Arbeitsumfeld sowie die Aspekte „Führung“ und „Vereinbarkeit von Familie und Beruf“. Bedarfsorientiert, mitarbeiterorientiert, gesund und gesetzeskonform – so sollte das Schichtsystem sein.



Mitarbeiterorientiert – wie schafft man das? Ganz einfach: Man beteiligt die Mitarbeiter! 73 Prozent der betroffenen Mitarbeiter meldeten sich zu Wort. Knapp die Hälfte wünschte sich ein flexibles Schichtsystem, etwa 70 Prozent wollten Schichtzeiten zwischen acht und zehn Stunden und einen Schichtblock von drei bis vier Tagen. Etwa zwei Drittel aller Mitarbeiter wollten möglichst wenige Nachtschichten. Diese Mitarbeiterwünsche und den dienstlichen Bedarf im Blick, entwickelten die Arbeitsgruppenmitglieder mehrere konkrete Schichtmodelle, sahen sich aber auch bereits bestehende Modelle anderer Flughafendienststellen der Bundespolizei an. Anschließend bewerteten sie die einzelnen Modelle nach den vier oben genannten Aspekten.

▲
Passend zum neuen Terminal: Projektleiter Thorsten Ledinsky mit der neuen B-Klasse

▲▲
Impression eines Bistro-Cafes im „Food-Court“ des Zentralbereichs

Inspektion I: - 6 - Regeldienstgruppen; keine Flex-Dienstgruppe																																
Inspektion I																																
DG	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
11	V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	
12			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V		
13	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	
14	F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	
15			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N		
16	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	
Inspektion II: - 6 - Regeldienstgruppen; - 1 - Vollflex-Dienstgruppe																																
Inspektion II																																
DG	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
21	V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	
22			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V		
23	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	
24	F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	
25			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N		
26	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	T/N			V	S	S	V			F	F	T/N	
27	Vollflex																															
Inspektion III: - 4 - Teilflex-Dienstgruppen																																
Inspektion III																																
DG	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
31	Flex Früh E05							Flex Spät E05							Flex Früh E05							Flex Spät E05							Flex Früh E05			
32	Flex Spät E05							Flex Früh E05							Flex Spät E05							Flex Früh E05							Flex Spät E05			
33	Flex Früh E06							Flex Spät E06							Flex Früh E06							Flex Spät E06							Flex Früh E06			
34	Flex Spät E06							Flex Früh E06							Flex Spät E06							Flex Früh E06							Flex Spät E06			
Inspektion IV: - 3 - Vollflex-Dienstgruppen																																
Inspektion IV																																
DG	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
41	Vollflex																															
42	Vollflex																															
43	Vollflex																															

▲
Der neu entwickelte
Rahmenschnittplan für
die vier Inspektionen

Vier Modelle kristallisierten sich heraus. In einer „Roadshow“ konnten die Mitarbeiter die vier Favoriten kennenlernen und für ihr Wunschmodell stimmen. Mehr als 80 Prozent der Mitarbeiter wollten sich ihr Schichtmodell aussuchen, knapp drei Viertel von ihnen entschieden sich für ein Modell, das zwölf Dienstgruppen mit festem Rahmendienstplan und acht Dienstgruppen, die ihren Dienst teilweise oder gar voll flexibel planen können, vorsah.

„Für mich interessiert sich doch sowieso keiner!“
Doch, die AG 3! Diese fünfköpfige Arbeitsgruppe hatte den Auftrag, 20 neue Dienstgruppen zusammenzustellen. Weit über 800 Mitarbeiter mussten „umverteilt“, alte Sozialgefüge getrennt, neue geschaffen werden. Größtmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der einzelnen Prozessschritte, aber mehr noch die Mitarbeiterzufriedenheit hatten hier Priorität. Also wurden wieder die Mitarbeiter befragt. Im Laufe der zwölf Monate, die das Verfahren dauerte, konnten sich alle Mitarbeiter mehrfach mit ihren Wünschen und für sie wichtigen sozialen Aspekten einbringen. Den Rahmen bot eine eigens für den Verteilungsprozess geschlossene Dienstvereinbarung zwischen der örtlichen Personalvertretung und der Dienststellenleitung.

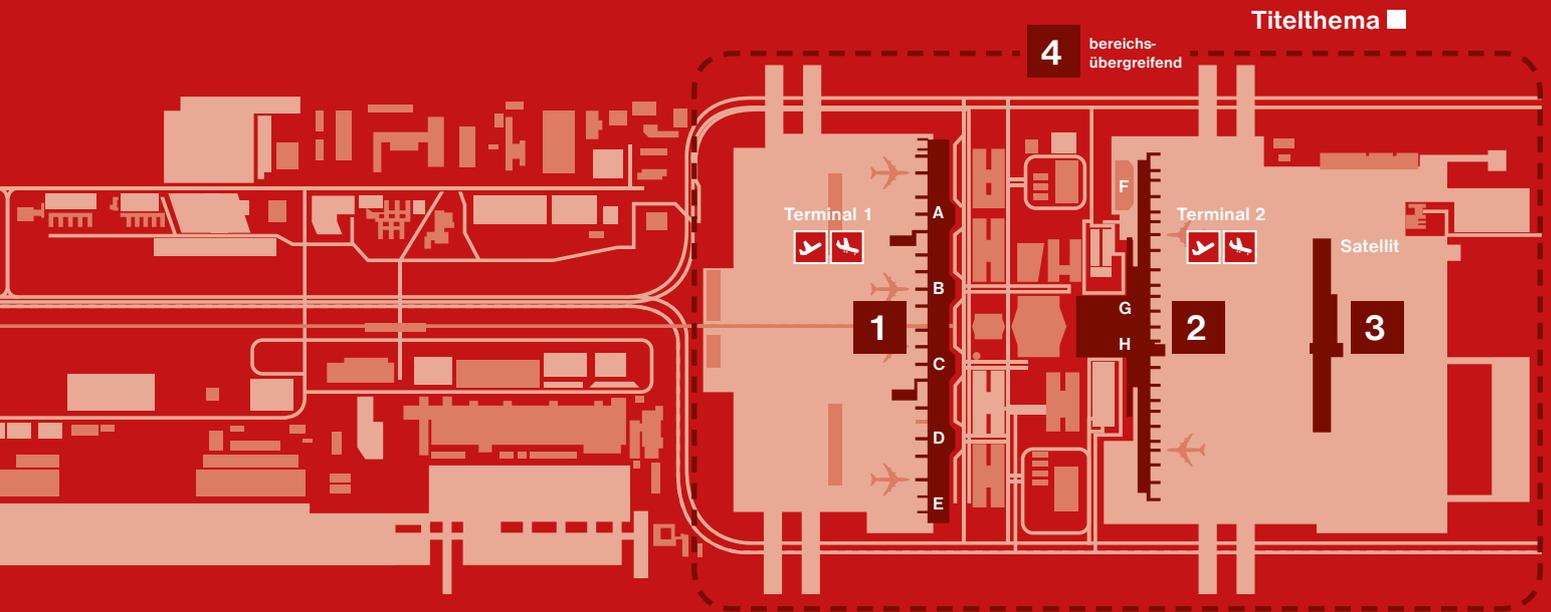
780 eingegangene Beteiligungsbögen mit zum Teil sehr eigenwilligen Wünschen bezüglich der eigenen Verwendung und zusätzlich zu berücksichtigenden Aspekten wie Wohn-, Fahr- und Lebensgemeinschaften sind ein eindeutiges Zeichen; nämlich dafür, wie wichtig die persönliche Mitbestimmung für unsere Mitarbeiter ist!

Auch hier sollten die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie bereits bestehende, engere soziale Bindungen bei der Neugestaltung der Dienstgruppen bestmöglich berücksichtigt werden; und dies, ohne dabei die Anforderungen an eine arbeitsfähige Dienstgruppe aus den Augen zu verlieren. Nach einer ersten Verteilung konnten die Befragten dann zu Beginn des Jahres 2015 Änderungsanträge an die AG 3 richten; es waren gerade einmal 40. Diese wurden kritisch geprüft und die Vorschläge auch weitgehend berücksichtigt. Und es ging munter weiter. Bis Oktober hatten bereits mehr als einhundert Beamte den Münchner Flughafen verlassen, neue waren hinzugekommen. So bearbeiteten die Mitglieder der AG 3 nochmals über 160 Anträge, bis endlich die neuen Dienstgruppen veröffentlicht werden konnten.

Neu vernetzt mit alten Partnern

Die Belange der Mitarbeiter zwar immer im Blick, geht es natürlich auch und in erster Linie um den polizeilichen Auftrag und die Sicherheit. Zeit- und Informationsverlust sind mit die größten Probleme im Sicherheitsgefüge eines Flughafens. Bisher musste die Bundespolizei als einer der wichtigsten Bausteine in eben diesem Gefüge am Münchner Flughafen immer wieder genau mit diesen Problemen kämpfen. Dabei wäre es so einfach.

Im Hub Operations Center (HOC) sitzen Mitarbeiter sämtlicher für den operativen Flugbetrieb sowohl für das Terminal 2 als auch den Satelliten zuständiger Partner. Sie koordinieren die Prozesse, die für das erfolgreiche Betreiben des Drehkreuzes München notwendig sind. Bei ihnen laufen alle Informations-



1 Inspektion I

- Luftsicherheit, Grenzpolizei, Bahn
- 307 Mitarbeiter in 6 Dienstgruppen
- 1 Wache im 1 060 Meter langen Gebäude
- im 1992 eröffneten Terminal 1 auf 3 Ebenen
 - Nutzung durch 58 Airlines; Hauptnutzer: Air Berlin, Emirates, British Airways, Etihad Airways, Aeroflot, Qatar Airways, Air France, Alitalia, KLM, Kuwait Airways, Finnair, Germania, Royal Jordanian
 - ca. 11 Mio. Passagiere in 2016
 - 20 Fluggastbrücken und 18 weitere Einstiegsbereiche
 - 142 Check-in-Schalter
 - 11 Grenzkontrollbereiche
 - ▶ 2 x Ausreise originär
 - ▶ 2 x Ausreise Umsteiger
 - ▶ 7 x Einreise mit gesamt 43 Kontrollpositionen + 1 x EasyPASS mit 4 Spuren (ab Mai 2016 eine 2. Anlage)

3 Inspektion III

- Luftsicherheit, Grenzpolizei
- 207 Mitarbeiter in 4 Dienstgruppen
- 2 Wachen im 609 Meter langen Gebäude
- im neuen „Satelliten“ auf 3 Ebenen „Satellit“, da ausschließlich im nicht öffentlichen Bereich gelegen und „nur“ über eine Personentransportbahn an das Terminal 2 angebunden; mit ca. 10 Mio. Passagieren in 2016
 - Nutzung durch die Deutsche Lufthansa und alle Partner der Star Alliance
 - 23 Fluggastbrücken mit 27 Abstellpositionen
 - 52 Gates
 - Grenzkontrollbereiche
 - ▶ 1 x Ausreise originär + Umsteiger mit 8 Kontrollpositionen
 - ▶ 1 x Einreise unclean München
 - ▶ 1 x Einreise clean originär + Umsteiger mit 14 Kontrollpositionen + 3 x EasyPASS mit je 6 Spuren

2 Inspektion II

- Luftsicherheit, Grenzpolizei
- 333 Mitarbeiter in 7 Dienstgruppen
- 2 Wachen im 980 Meter langen Gebäude
- im 2003 eröffneten Terminal 2 auf 4 Ebenen
 - Nutzung durch die Deutsche Lufthansa und alle Partner der Star Alliance
 - ca. 19 Mio. Passagiere in 2016
 - 24 Fluggastbrücken
 - 112 Gates
 - 124 Check-in-Schalter
 - 3 Grenzkontrollbereiche
 - ▶ 1 x Ausreise originär + Umsteiger mit 18 Kontrollpositionen + 2 x EasyPASS mit je 6 Spuren
 - ▶ 2 x Einreise originär + Umsteiger mit 20 Kontrollpositionen + 2 x EasyPASS mit je 4 Spuren

4 Inspektion IV

- Rückführung + sicherheitsgefährdete Flüge + GrePo-Busankünfte Terminal 2 + Außenstreifen am Flughafen + Ermittlungsdienst
- 287 PVB + 1 VB + 1 VA
- 3 Dienstgruppen + Ermittlungsdienst
- 4 Wachen, auf dem Flughafengelände disloziert
- Vorfeld
 - High-Risk-Abfertigung: 26 (17) Flüge pro Woche im Sommer (Winter)
 - ca. 43 Kilometer Außenzaunlänge mit 1 560 Hektar Fläche

stränge zusammen, hier wird die Sicherheit des Flugbetriebs gewährt. Ab Anfang März wird nun auch die Bundespolizei mit einem Gruppenleiter im HOC Teil des Informationsmanagements des gesamten Flughafens sein. Hiervon erwarten sich die polizeilich Verantwortlichen schnellere Entscheidungsmöglichkeiten und einen effizienteren Personaleinsatz.

Die Arbeitsgruppe 4 hat damit einen Teil ihrer Aufgabe erfüllt. Außerdem koordinieren ihre Mitglieder die internen Vorbereitungsmaßnahmen, weisen die Mitarbeiter in die neuen Örtlichkeiten der grenz- und luftsicherheitspolizeilichen Prozesse ein. Weiterhin steuert die AG 4 die Teilnahme von etwa 300 Bundespolizisten an den Familiarisierungsveranstaltungen des Terminalbetreibers. Mitarbeiter werden so mit den Räumlichkeiten des neuen Terminals vertraut gemacht. Seit November laufen die Probebetriebe für das neue Flughafengebäude. Hier werden die einzelnen Prozesse strukturiert unter die Lupe genommen, auf Herz und Nieren geprüft und letzte Mängel beseitigt.

▼ **Platz da für die Bundespolizei!**

Schon fast fertig: Die neuen Kontrollboxen und die 12 EasyPASS-Kontrollgates in der Einreise

Das nächste Thema, dem wir uns widmen mussten, war die Unterbringung der neuen Inspektionen. Während im neuen Terminal ausreichend Flächen für eine Inspektion mit zwei Wachen zur Verfügung stehen, galt es für die übrigen drei Inspektionen und den Stab in den Bestandsflächen des Flughafens geeignete Räumlichkeiten zu finden. Insgesamt beläuft sich der Raumbedarf auf etwa 10 500 Quadratmeter, 3 500 Quadratmeter mussten dabei neu angemietet werden. Hier war die Kreativität der Arbeitsgruppe 5 gefragt, um die technischen Anforderungen einer Polizeidienststelle mit möglichst kurzen Wegen zu den Prozessstellen und eben ausreichend Platz zu vereinen.

Wie soll das Kind heißen?

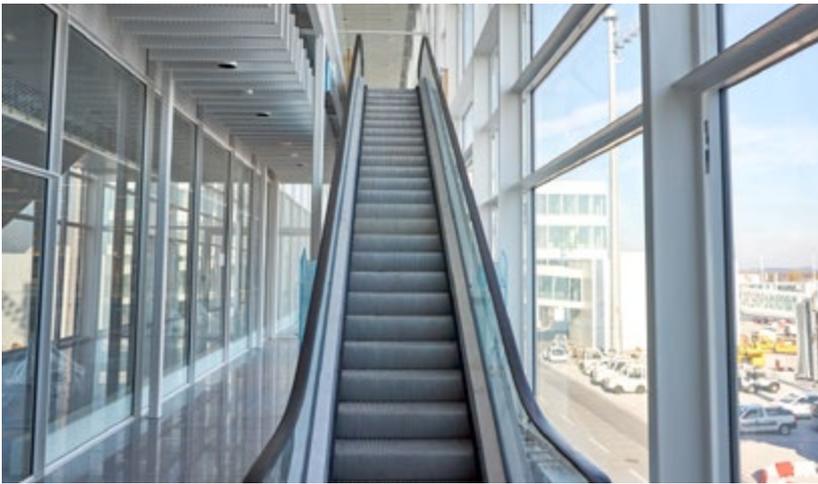
Zu guter Letzt machte sich die Arbeitsgruppe 6 über diese Frage Gedanken. Es ging um die organisatorische Weiterentwicklung der Bundespolizeiinspektion Flughafen München hin zu einem Stab Bundespolizei Flughafen München, der gleichzeitig Teil des Stabes der Bundespolizeidirektion München sein sollte. Im Ergebnis gibt es drei neue gebäudebezogene und eine verrichtungsspezialisierte Bundespolizeiinspektion; der Leiter Bundespolizei Flughafen München steht dabei auf der Ebene eines ständigen Vertreters, der Stab gliedert sich klassisch in drei Stabsbereiche. So wird die operative Basis bis auf die Ebene der Inspektionen gestärkt und mit zusätzlichen Kompetenzen versehen. Der Stab übernimmt dabei sowohl alle stabsüblichen Serviceaufgaben als auch flughafenspezifische Aufgaben, die vorher im Stab der Bundespolizeidirektion München erledigt wurden.

Diese einzigartige Organisationsstruktur steht jetzt am Ende einer Organisationsuntersuchung, bei der ein kleines Team von Mitarbeitern knapp 4 200 Aufgaben auf Inspektions- und Direktionsebene erhoben, analysiert, strukturiert und unter dem AKV-Prinzip (Bündelung von Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung) neu zugeordnet hat. Ein fester Ansprechpartner der Prüfgruppe für die Bundespolizei sowie ein Vertreter der Direktion München und des Referats 82 aus dem Bundespolizeipräsidium standen den Teammitgliedern stets beratend zur Seite. So werden nun die künftigen Inspektionen rund 200 Aufgaben wahrnehmen, der neu zu bildende Stab etwa 1 500.

Hier und im gesamten Projekt haben alle verantwortlichen Akteure über alle Ebenen hinweg bis zum Bundesministerium des Innern an einem Strang gezogen. So kann die Bundespolizei am Münchner Flughafen am 1. März 2016 in die neue Struktur wechseln und pünktlich zur Eröffnung des Satelliten ihre Aufgaben übernehmen.

Thorsten Ledinsky, Christian Köglmeier





◀ Alle Fluggastbrücken befinden sich am Satelliten zunächst auf Höhe der Ebene 04. Über das System von Rolltreppen und Fahrstühlen in der Doppelfassade können Reisende von oder zu den entsprechenden Ankunfts- und Abflugebenen wechseln.

Als virtueller Reisender beim Basisprobebetrieb im Satelliten Hinter der Doppelfassade

11:45 Uhr – Flug LH 4309 aus Frankfurt ist gelandet. Ungeduldig warten wir Passagiere, dann öffnet sich die Flugzeugtür und es heißt: „Willkommen am Flughafen München im Satelliten!“

Erwartungsvoll laufen wir die Fluggastbrücke hinauf. Die Rampe führt direkt vom Flugzeug ins Gebäude. Der Anstieg ist in den Beinen zu spüren. Mit wenigen Schritten gelangen wir zwischen zwei Glaswänden, die sogenannte Doppelfassade. Ich sehe Rolltreppen, die nach oben führen, und frage mich, welches Ziel sie wohl haben. Mit dem nächsten Schritt stehen alle Passagiere im Innenraum des Satelliten. Nun heißt es: den Ausgang oder das Anschlussgate finden. An unserem Ankunftsgate K 27 stehen wir jedoch etwas orientierungslos im Raum. Anstatt der erhofften Hinweisschilder sehe ich nur die Weite des Terminals. „Hier fehlt die Beschilderung“, stellt ein Passagier neben mir fest. Werde ich meinen Anschlussflug jemals finden? „Gut, dass es sich nur um einen Basisprobebetrieb handelt“, antwortet der Organisationsleiter und notiert sofort die Anmerkung.

In einem Basisprobebetrieb werden Standardszenarien durchgespielt, um die Ressourcen und deren Funktionalität im neuen Flughafengebäude zu prüfen. Nach einem wirklichkeitsnahen Flugplan werden Ankünfte und Abflüge simuliert. Trotz der künstlichen Szenarien wird durch die Teilnehmer eine möglichst realistische Atmosphäre erzeugt. Zu den Teilnehmern zählen in dieser Phase hauptsächlich Inbetriebnahmeverantwortliche der Betreibergesellschaft.

Ich versuche mich zu orientieren: Wir befinden uns im südlichen Teil des länglichen Gebäudes, dem sogenannten Pier Süd auf Ebene 04 – Schengen-Ankünfte und -Abflüge. Über uns, auf Ebene 05, befinden sich die NON-Schengen-Gates L. Ich schaue auf mein Ticket. Ich muss zum Gate L 27 nach Chicago, Boardingtime 12:20 Uhr. Vom Pier laufe ich zum mittigen Zentralbereich. Entlang an zahlreichen Sitzreihen erhasche ich immer wieder beeindruckende Blicke auf das Vorfeld. Mein Blick bleibt an einem Sitz hängen, überrascht stelle ich fest, dass es hier nicht nur einfache Steckdosen gibt, sondern auch USB-Anschlüsse. Ich passiere die Passkontrolle. Noch sind hier die Spuren der Bauarbeiten zu erkennen. Das Gate L 27 ist – dank der Rolltreppen – schnell erreicht. Der helle Steinboden und die lichtdurchflutete Halle sorgen im Gatebereich für eine angenehme Atmosphäre. Wieder stehe

ich im Pier Süd und schaue durch die riesige Fensterfront: Dank der Wetterverhältnisse eröffnet sich mir ein atemberaubender Blick auf die Alpen. Ich kann direkt bis an die Glasfront herantreten. Hier entdecke ich wieder die Rolltreppen in der Doppelfassade.

Mein Flug ist nun zum Einsteigen bereit und so kann ich das System gleich mal ausprobieren. Über die Schiebetür auf Ebene 05 gelange ich in die Doppelfassade auf Ebene 04 zu meiner Fluggastbrücke.

In der Brücke befindet sich ein großes bodentiefe Fenster, der Blick auf das Vorfeld ist faszinierend. Ich stehe direkt an der gläsernen Kante, unter mir befindet sich die Fahrbahn. Hier fühle ich mich als Passagier dem Flughafen unglaublich nah, wenngleich die dicke Glasscheibe das Vorfeld wie ein unsichtbarer Vorhang vor sämtlichen Gefahren schützt.

Der Tag als Passagier im Satelliten geht nun vorbei. Ich blicke ein letztes Mal auf die Glasfassade – dieses System hat mich überrascht. Der Satellit am Flughafen München ist wirklich einmalig.

Anna Voigt



Kolumne

Abgehoben



Früher waren Flughäfen fast mystische Orte. Wie Tempel, in denen sich Menschen aus den entferntesten Ecken der Welt begegneten. Flugreisen hatten etwas Elitäres. Nur wenige konnten sich das leisten. Auch die Kapazitäten der Maschinen waren überschaubar. Die Deutsche Luft Hansa verfasste deshalb 1930 zehn „Gebote für die Flugreise“ und mahnte die Kunden an erster Stelle zur Eile: „Löse deinen Flugschein so früh wie möglich, denn du darfst nicht vergessen, daß das Fassungsvermögen der Verkehrsflugzeuge selten mehr als acht bis zehn Passagiere übersteigt.“

Die Globetrotter der Lüfte bildeten damals einen auserlesenen Zirkel, von dem man gutes Benehmen erwarten konnte. Dennoch waren auch Rücksicht und Respekt Themen der zehn Hansa-Gebote: „Das Öffnen der Fenster ist erlaubt, nicht aber das Hinauswerfen von Gegenständen, die den kleinen Erdenbürgern tief unter dir auf den Kopf fallen könnten.“

Heute ist vieles anders. In ein Flugzeug passen nun nicht ein paar, sondern gleich mehrere hundert Menschen. Passagiere müssen nicht mehr ermahnt werden, keine Gegenstände von Bord zu werfen – die Fenster sind nicht zu öffnen, ausgeklügelte Technik sorgt für frische Luft in der Kabine. Die Maschinen sind schneller und komfortabler, das Fliegen erschwinglicher. Eine Flugreise ist nicht mehr Krösussen vorbehalten, sondern auch für Durchschnittsverdiener möglich.

Viele der einstigen Tempel der Fliegerei muten nach wie vor distinguiert an. Ihr erhabener Charakter blieb äußerlich erhalten, doch treffen dort mittlerweile Menschenmassen aufeinander. Die meisten Fluggäste wissen sich unabhängig von Herkunft und gesellschaftlicher Stellung würdevoll, fair und respektvoll zu benehmen. Bei manchen, egal ob sie einen Anzug oder Jeans tragen, ist jedoch nicht ganz klar, was sie in der Kinderstube gelernt haben. Und über einige wenige kann man angesichts ihrer Unfähigkeit zu sozialverträglichem

Verhalten nur noch staunen. Es gibt eben „einfache Leute“ mit Manieren, aber auch Kleingeister mit Dokortitel.

Ich zweifle nicht daran, dass auch die arrivierten Weltenbummler von 1930 gelegentlich durch skandalträchtige Ausrutscher auffielen. Und heute? Im Wettstreit um den peinlichsten Auftritt heben eben mehr Konkurrenten ab. Deren Darbietungen sind selten amüsant.

Ich erinnere mich da an die Beschwerde eines Anwalts, dessen Bruder für einen gesuchten Straftäter gehalten wurde und der nach der Landung in München polizeilich überprüft werden musste. Der darüber erzürnte Advokat, der die deutsche und eine ausländische Staatsbürgerschaft hatte, war sehr bemüht, einen honorigen Eindruck zu erwecken. Er rühmte sich etwa, Inhaber einer internationalen Kanzlei, Präsident eines fremden Schiedsgerichtshofes und Beauftragter des „Wirtschaftsrates“ einer deutschen Regierungspartei zu sein. Er ließ nichts unversucht, auf seine gehobene Stellung hinzuweisen, und pochte darauf, als „Herr Doktor“ angesprochen zu werden. Leider sind Titel und Ämter keine Garantie für Anstand. Des Anwalts Empörung über die Bundespolizei gipfelte so in einer schieren Geschmacklosigkeit: Er nannte einen Beamten „Gestapo“. Die Rechnung dafür: ein Strafbefehl über 5.000 Euro.

Manchmal denke ich, so schlecht waren die alten Flieger mit nur acht bis zehn Plätzen doch nicht.

Thomas Borowik

▲
Der Autor (46) leitet die Pressestelle der Bundespolizeidirektion München. Der dienstälteste kompakt-Redakteur greift in seiner Kolumne die polarisierenden Aspekte des jeweiligen Titelthemas auf.

Außenansicht

Burkhard Feuge

Mit der Bundespolizei am Münchner Flughafen verbinde ich natürlich das jährliche Sicherheitsseminar auf dem Kührointheus. In herrlicher Natur zwischen Watzmann und Königssee werden mit Experten aktuelle Sicherheitsthemen und Trends diskutiert. Neben Fachlichem gibt es auch ausreichend Gelegenheit, die Vertreter der anderen Behörden, Fluggesellschaften und Systempartner besser kennenzulernen und die Gastfreundschaft der Bundespolizei zu genießen. Sich zu kennen und gegenseitig zu vertrauen, macht in kritischen Situationen den entscheidenden Unterschied aus.

Denn es gibt ja immer wieder entsprechende Ereignisse, die zusammen bewältigt werden müssen. Dabei kommt die Bundespolizei neben ihren originären Aufgaben bei der Grenzkontrolle durch ihre Präsenz auch der Vermittlung von Sicherheit, Kompetenz und Serviceorientierung nach. So wird in zahlreichen Fällen unbürokratische Hilfe bei fehlenden Reisedokumenten geleistet oder bei schweren Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb die Ordnung bei der Passagiersteuerung an den Serviceschaltern dankenswerterweise unterstützt.

Auch unsere regelmäßigen unterjährigen Treffen weiß ich sehr zu schätzen. Man hält sich gegenseitig frühzeitig im Hinblick auf interne Entwicklungen auf dem Laufenden. So gibt die Lufthansa in diesem Rahmen Informationen über Änderungen im Flugplan oder neue Projekte heraus. Damit wollen wir zum Beispiel die Bundespolizei bei der rechtzeitigen Personalplanung unterstützen.

Seit Eröffnung des Flughafens am heutigen Standort 1992 hat sich der damalige Bundesgrenzschutz in MUC zu einer serviceorientierten Dienststelle entwickelt. So wurde immer mit dem

erheblichen Wachstum Schritt gehalten und die eigene Organisation und Struktur wurden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Neuorganisation der Bundespolizei im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Satelliten wird von uns sehr begrüßt. Die neue Aufstellung lässt noch kürzere Reaktionszeiten auf bestimmte Ereignisse zu. MUC ist aufgrund des vergleichsweise kleinen Einzugsgebiets stark auf Umsteiger angewiesen, um im internationalen Weltluftverkehr eine Rolle spielen zu können. Unsere Fluggäste wissen die Vorzüge des Münchner Flughafens sehr zu schätzen: kurze Wege, schnelles Umsteigen, sehr serviceorientierte Mitarbeiter an allen Kontaktpunkten.

Dass MUC hier im Spitzenfeld mitspielt, dokumentiert nicht zuletzt die Auszeichnung von Skytrax mit 5 Sternen und die mehrfache Auszeichnung als „Best Airport Staff Europe“ unter explizit positiver Erwähnung der „Immigrations“. Sehr gut gefällt mir auch die Einstellung der Bundespolizei in Bezug auf Innovation und Qualität. Mit der frühzeitigen und erfolgreichen Einführung von EasyPASS haben wir in München eine Vorreiterrolle übernommen. Und inzwischen können unsere Fluggäste an allen Kontrollpunkten kinderleicht und mit geringer Wartezeit aus- und einreisen. Ein kleiner Verbesserungsvorschlag an dieser Stelle sei mir erlaubt: Die Anpassungen könnten manchmal noch proaktiver erfolgen. Aber natürlich sind auch wir nicht zu 100 Prozent perfekt: Sollte etwas nicht „rund“ gelaufen sein, hilft uns unsere offene Fehlerkultur, um beim nächsten Mal besser zu werden.

Als Fazit bleibt: Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Bundespolizei am Flughafen München ist beispielhaft. Herzlichen Dank dafür und bitte „weiter so!“.



▲
Burkhard Feuge, 56, ist der Leiter des Bereichs Station München und Terminal 2 Gesellschaft. In dieser Funktion und als Projektleiter für das Terminal 2 hat er seit vielen Jahren Kontakt zur Bundespolizei.

„MUC“ ist der IATA-Code des Münchner Flughafens „Franz Josef Strauß“. IATA-Codes sind von der International Air Transport Association (IATA) vergebene Kombinationen aus jeweils drei alphabetischen Zeichen, mit denen u. a. Flughäfen, Verkehrslandeplätze, Fluggesellschaften und Flugzeugtypen abgekürzt werden.



Mit Pinselstrichen für
mehr Zivilcourage

Prävention trifft Kunst

Wie gelingt es, Schülern Themen der Kriminalprävention nachhaltig zu vermitteln? Eine Antwort auf diese Frage sehen Präventionsbeauftragte der Bundespolizeidirektion München in dem Projekt „Prävention trifft Kunst“.

Beispiel Zivilcourage: Üblicherweise informieren Präventionsbeamte der Bundespolizei in mehrstündigen Unterrichtseinheiten über das Thema direkt in den Schulklassen. Es werden Videos gezeigt und Rollenspiele durchgeführt. Dies lockert nicht nur den Unterricht auf, sondern bindet die Schüler auch aktiv ein. Aber ist ein solches Vorgehen bereits ausreichend effektiv? Kann der vermittelte Lernstoff längerfristig erinnert werden? Auch Präventionsbeauftragte aus der Bundespolizeidirektion München haben sich diese Fragen gestellt und sind dabei auf eine interessante und zugleich gut umsetzbare Lösung gekommen.

Bekannt ist aus der Lernpsychologie, dass es für die Nachhaltigkeit günstig ist, wenn ein Thema nicht nur wiederholt, sondern zugleich auf unterschiedlichen Sinnesebenen bearbeitet wird. Wenn sich die Schüler nach der eigentlichen Schulung also weiter mit den Inhalten beschäftigen – beispielsweise im Kunstunterricht –, müsste sich der Lerneffekt verstärken lassen.

Mimik und Gestik sind entscheidend

Erstmals durchgeführt wurde das aus dieser Idee resultierende Projekt mit einer Nürnberger Schulklasse. Maik Kaiser, Präventionsbeauftragter der Bundespolizeiinspektion Nürnberg,

war dabei: „Nach meinem vierstündigen Unterricht über das Thema Zivilcourage haben die Schüler das Erlernte innerhalb ihres regulären Kunstunterrichts weiter thematisiert.“ Dabei entstanden ausdrucksstarke Zeichnungen, unter anderem über die unterschiedliche Körpersprache, die für Zivilcourage besonders wichtig ist. „Mimik und Gestik entscheiden wesentlich darüber, wie man von anderen wahrgenommen wird. Wer das weiß, kann in einer Konfliktsituation besser reagieren, auch ohne sich selbst in Gefahr zu bringen“, so Maik Kaiser.

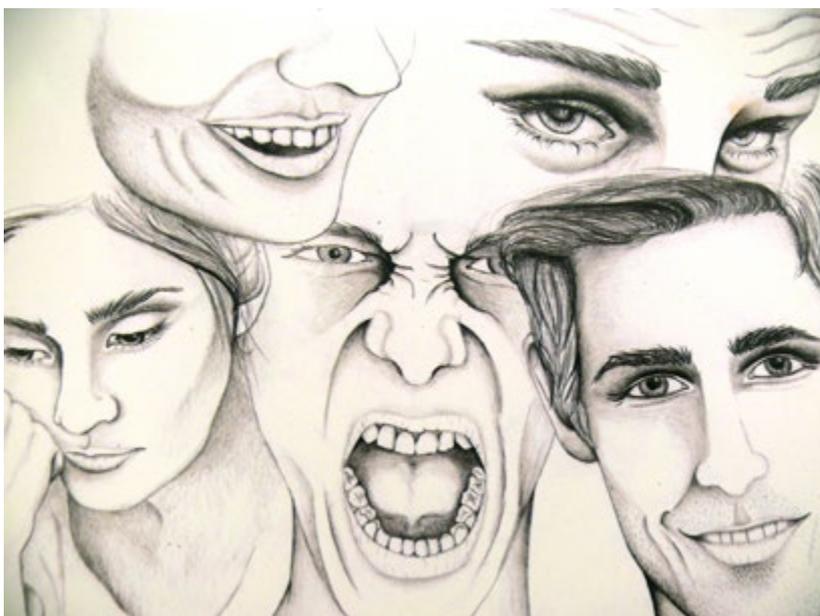
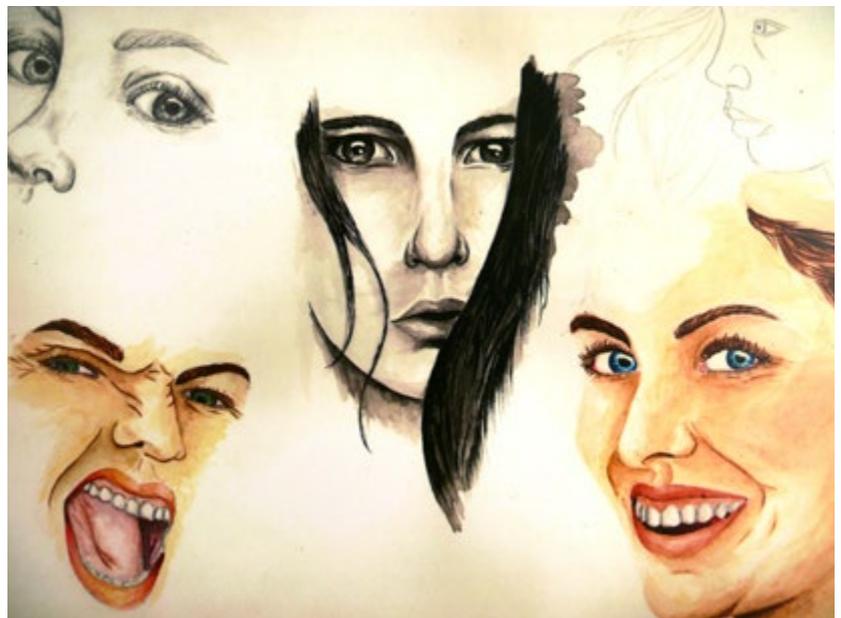
Vom Flughafen ins Museum

Die beeindruckenden Resultate des Kunstunterrichtes brachten die Kollegen auf die Idee, die Werke im Rahmen von Wanderausstellungen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und so noch weitere Menschen mit dem Thema zu erreichen. Erstmals wurden die Bilder im Sommer 2015 in einem Terminal des Münchner Flughafens ausgestellt. Im Anschluss daran konnten sie im Museum der Deutschen Bahn AG in Nürnberg betrachtet werden. Zeitweise waren bei den Ausstellungen Präventionsbeauftragte der Bundespolizei anwesend und erklärte den vielen Interessenten Hintergrund und Zielrichtung des Projekts.

Diese Zeichnung einer Schülerin schildert die erfolgreiche Bewältigung einer Konfliktsituation: Ein Mädchen wird von zwei Jungs in einem Zug belästigt. Eine vorerst unbeteiligte Zeugin bemerkt dies und spricht die Bedrängte an. Sie hilft dem Mädchen, indem sie es aus der Situation „herausholt“. Da sie die Täter dabei ignoriert und sich nicht mit ihnen auseinandersetzt, verringert sie die Wahrscheinlichkeit, selbst Opfer zu werden.

Mittlerweile findet das Projekt „Prävention trifft Kunst“ an mehreren bayerischen Schulen statt. Es hat sich als eine zusätzliche Möglichkeit der bundespolizeilichen Präventionsarbeit in Bayern etabliert und wird von den Schülern sehr gut angenommen. Dabei geht es längst nicht mehr nur um Zivilcourage. Auch die Themen „Vandalismusprävention“ und „Sicheres Verhalten auf Bahnanlagen“ konnten im Rahmen des Projekts bereits behandelt werden. Immer mit dem Ziel, die teilnehmenden Schüler mit den Präventionsthemen der Bundespolizei adressatengerecht zu konfrontieren und die Schulungsinhalte möglichst nachhaltig im Gedächtnis zu verankern.

Fabian Hüppe



Freude, Wut, Angst: Neben der Gestik ist die Mimik ein wichtiger Bestandteil, der darüber bestimmt, wie man wahrgenommen wird. Viele Schüler widmeten sich bei „Prävention trifft Kunst“ den verschiedenen Körpersprachen. Wesentliche Informationen darüber hatten sie zuvor durch den Präventionsbeamten der Bundespolizei erhalten.



Wir gedenken unserer im vergangenen Jahr im aktiven Dienstverhältnis verstorbenen Kolleginnen und Kollegen

Polizeihauptmeisterin Christiane Schwedesky
im Alter von 55 Jahren

Tarifbeschäftigte Kerstin Elke Weber-Lüsch
im Alter von 50 Jahren

Polizeiobermeister Michael Brummer
im Alter von 49 Jahren

Polizeihauptmeister Uwe Ebert
im Alter von 58 Jahren

Polizeioberkommissar Wilfried Griesche
im Alter von 57 Jahren

Polizeihauptkommissar Johann Rott
im Alter von 57 Jahren

Tarifbeschäftigte Anette Mayer
im Alter von 49 Jahren

Polizeihauptkommissar Andreas Wacker
im Alter von 49 Jahren

Polizeihauptmeister Ingo Westensee
im Alter von 53 Jahren

Tarifbeschäftigter Hardy Nolden
im Alter von 59 Jahren

Tarifbeschäftigte Martina Lewitz
im Alter von 58 Jahren

Polizeihauptmeister Michael Ratzinger
im Alter von 44 Jahren

Polizeioberkommissar Marco Schiffler
im Alter von 47 Jahren

Polizeiobermeister Michael Rickmann
im Alter von 41 Jahren

Polizeihauptkommissar Klaus Trappmayr-Dornetzhuber
im Alter von 54 Jahren

Polizeihauptkommissar Michael Albert Merck
im Alter von 58 Jahren

Regierungshauptsekretär Uwe Lerner
im Alter von 50 Jahren

Bundespolizeiliche Unterstützungskraft Lutz Sommer
im Alter von 55 Jahren

Polizeiobermeister Wolfgang Paetau
im Alter von 54 Jahren

Regierungsobersekretär Holger Hansen
im Alter von 52 Jahren

Polizeihauptmeister Donald Grühl
im Alter von 57 Jahren

Polizeihauptmeister Axel Meier
im Alter von 55 Jahren

Polizeihauptkommissar Uwe Baumert
im Alter von 55 Jahren

Polizeikommissar André Müller
im Alter von 49 Jahren

Tarifbeschäftigter Manfred Dombrowa
im Alter von 55 Jahren

**Polizeioberkommissar
Christian August Richard Schmidt**
im Alter von 54 Jahren

Polizeihauptmeister Thomas Kober
im Alter von 48 Jahren

Polizeihauptmeister Josef Michael Becherer
im Alter von 50 Jahren

Polizeiobermeister Jörg Hempel
im Alter von 46 Jahren

Polizeioberkommissar Roman Herbert Sonderbauer
im Alter von 54 Jahren

Polizeioberkommissar Jürgen Schudy
im Alter von 49 Jahren

Polizeihauptkommissar Peter Wagner
im Alter von 54 Jahren

Regierungsobersekretär Jens-Holger Ruppert
im Alter von 58 Jahren

Polizeihauptmeister Alexander Bach
im Alter von 55 Jahren

Regierungsoberamtsrat Uwe Hensen
im Alter von 57 Jahren

Polizeihauptkommissar Jens Uwe Schulz
im Alter von 52 Jahren

Erster Polizeihauptkommissar Martin Redlefsen
im Alter von 58 Jahren

Polizeihauptmeister Siegfried Ahrndt
im Alter von 51 Jahren

Polizeihauptmeister Karl-Heinz Nicht
im Alter von 58 Jahren

Erster Polizeihauptkommissar Volker Piper
im Alter von 54 Jahren

Polizeihauptmeister Klaus Posing
im Alter von 56 Jahren

Tarifbeschäftigte Gudrun Neumann
im Alter von 61 Jahren

Polizeioberkommissar Jürgen Strysio
im Alter von 55 Jahren

Polizeihauptmeister Ingo Turski
im Alter von 46 Jahren

**Erster Polizeihauptkommissar
Friedrich-Wilhelm Schwiezer-Koch**
im Alter von 55 Jahren

Polizeihauptmeister Peter Schrader
im Alter von 59 Jahren

5 Fragen an Anett Behlke

Anett Behlke ist seit dem Jahr 2000 bei der Bundespolizei. Die 35-jährige Ratsanwärtlerin ist in der Hansestadt Greifswald aufgewachsen. Nach Verwendungen als stellvertretende Dienstgruppenleiterin in der ehemaligen Bundesgrenzschutzinspektion Neubrandenburg und im Ermittlungsdienst der Bundespolizeiinspektion Stralsund war sie als Sachbearbeiterin in der Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit in der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt tätig. Obwohl sie, wie sie selbst sagt, ein Kind der Ostseeküste ist, zog sie 2013 aus beruflichen Gründen in die Nähe von Berlin an den Scharmützelsee. Derzeit absolviert Anett Behlke ihr erstes Studienjahr für den Aufstieg in den höheren Polizeivollzugsdienst an der Hochschule des Bundes, Fachbereich Bundespolizei, in Lübeck.



1. Was schätzen Sie bei der Bundespolizei am meisten?

Es sind die vielfältigen Aufgabenbereiche und Herausforderungen in der Bundespolizei, die ich sehr schätze. Die dienstlichen wie auch persönlichen Perspektiven, die unsere Behörde bietet, sind schon etwas Besonderes!

2. Was schätzen Sie bei der Bundespolizei am wenigsten?

Wir arbeiten in einer strukturierten und gewissenhaften Behörde. Das ist auch gut so. Meines Erachtens wäre jedoch manchmal ein bisschen weniger Bürokratie und dafür mehr Aufgaben- und Serviceorientiertheit innerhalb der Behörde wünschenswert.

3. Was war Ihr bisher schönstes Erlebnis im Dienst?

Da kann und möchte ich gar nicht das schönste Erlebnis hervorheben. Das wäre gegenüber den anderen, ebenfalls nennenswerten Erlebnissen ungerecht. Ich bin sehr froh, dass es so oft viele schöne Erlebnisse im Bundespolizei-Leben gibt. Es sind aber eher die kleinen oder unerwarteten Dinge, die mir im Gedächtnis bleiben, und natürlich solche, über die man herzlich lachen kann.

4. Was war das Schlimmste, was Sie im Dienst erlebt haben?

Was ich nie vergessen werde, ist der Suizid eines engen Arbeitskollegen. Ich musste damals seiner kleinen Tochter erklären, warum ihr Vati sie an dem Tag nicht mehr vom Kindergarten abholen kommt.

5. Was wäre Ihre erste Amtshandlung, wenn Sie heute zur Präsidentin der Bundespolizei ernannt würden?

Ich denke, wir haben auf allen Ebenen in der Personalführung und -förderung noch Reserven. Das betrifft nach meiner Einschätzung auch die Förderung von Beamtinnen und Beamten, welche die nächsthöhere Laufbahn oder besondere Verwendungen anstreben. Dabei ist es für unsere Behörde wichtig, dass die richtige Frau oder der richtige Mann mit ihrer/seiner individuell besonderen Veranlagung und Fähigkeit die Chance auf die richtige Stelle bekommt. Hier würde ich als Erstes anpacken.

Das Interview führte Frank Riedel.



Im Migrationseinsatz: Tausende von Fingern gescannt

Der 43 Jahre alte Polizeioberrmeister Andreas Friedrich vom Bundespolizeirevier Freyung ist ein erfahrener Polizist. Im Großeinsatz der Bundespolizei zur Bewältigung der Migrationsströme leistet er tagtäglich einen wichtigen Beitrag. An einer Fast-ID-Station in einer Lagerhalle im oberbayerischen Wegscheid überprüft er die Fingerabdrücke von asylsuchenden Migranten. Trotz der enorm hohen Arbeitsbelastung lächelt er, ist stolz, seinen Beitrag leisten zu können.

Die Atemluft in der Wartehalle ist schlecht. Hunderte Menschen haben die letzte Nacht hier verbracht. Sie warten auf ihre Weiterreise. Eingehüllt in Decken und Jacken versuchen sie sich in den Wartepositionen so gut es geht einzurichten. Schwarze Siloplanen unterteilen die große Halle in verschiedene Bereiche. Über einen schmalen Korridor führt der Weg hinein. Hier werden die Fingerabdrücke gescannt. Weiter hinten stehen Bierzeltgarnituren und alte Stühle, man sieht lose verlegte Kabel und – überall greifbar – gibt es Plastikflaschen mit Desinfektionsmittel. Gemütlich ist anders, wirklich sauber auch. Die Arbeitsbedingungen hier vor Ort sind unpersönlich, provisorisch, geprägt von pragmatischer Funktionalität.

Um sieben Uhr in der Frühe betritt der Kontroll- und Streifenbeamte Andreas Friedrich die schlichten Räume. Er löst gemeinsam mit seinen Kollegen die Nachtschicht ab. Die Mannschaft ist nach zwölf Stunden Einsatz ziemlich „erschöpft“. Rund um die Uhr kommen die Migranten hier an. Mit Bussen werden sie aus dem österreichischen Kollerbach hierhergebracht. Immer 50 Menschen in der Stunde. „Das sind 600 pro Dienstschicht“, rechnet Andreas Friedrich hoch.

„Als besonders belastend empfinde ich, dass ich nicht durchschnaufen kann“, formuliert er in sympathisch klingender, bayrischer Mundart. Kaum seien alle Menschen eines Busses kontrolliert,

▲
Von Beginn an dabei: Andreas Friedrich vom Bundespolizeirevier Freyung an seinem derzeitigen Arbeitsplatz in einer provisorisch eingerichteten Wartehalle für Migranten. Dort in Wegscheid, nahe am ehemaligen Grenzübergang zu Österreich, sitzt er täglich zwölf Stunden am Laptop und scannt Tausende von Fingerabdrücken ein.



▲ Rund um die Uhr treffen Migranten aus dem österreichischen Kollerbach ein.

stehe bereits der nächste Transport vor der Tür und alles ginge von vorn los. „Jede Stunde, Tag und Nacht“, beschreibt er die Situation. „Zusätzlich ist die andauernde, emotionale Belastung immer stärker spürbar. Insbesondere übermächtige und weinende Kinder berühren mich sehr. Das bleibt nicht in den Klamotten hängen, nein, das nehme ich auch mit nach Hause“, sagt er nachdenklich. Der erfahrene und technisch versierte Polizist nimmt seinen Arbeitsplatz ein. Bevor er beginnt, desinfiziert er alles, was er in den kommenden Stunden anfassen wird. „Hygiene ist hier äußerst wichtig. Jeden Tag kommen auch viele kranke Menschen. Sich davor zu schützen, ist schon wichtig“, erklärt er und prüft die Technik. „Läuft“, stellt er fest. „Wir können anfangen.“

Routine aber keineswegs monoton

Finger für Finger wird aufgelegt. Immer die gleichen Handbewegungen, immer die gleichen Tastaturanschläge. Hier ist Konzentration gefragt. In Fünferblocks werden die erfassten Daten mit den Beständen abgeglichen. Gespeichert werden die Fingerabdrücke nicht. „Ja, wir haben täglich Treffer zu verzeichnen“, bestätigt Friedrich. Kaum hat er dies ausgesprochen, spuckt das System entsprechende Informationen aus. Die gerade überprüfte Person wird per Haftbefehl gesucht. „Gegen die Person besteht eine Wiedereinreisesperre. Sie ist wegen Straftaten gegen das Aufenthaltsgesetz zu einer Haftstrafe von 200 Tagen rechtskräftig verurteilt“, erklärt Friedrich. Der Mann darf nicht weiterreisen. Er wird von anderen Kollegen in das Passauer Gefängnis gebracht.

Solche Fahndungserfolge motivieren. „Da spüre ich ganz klar, dass meine Arbeit Sinn macht und

deshalb tue ich das, trotz der Anstrengung, gerne“, sagt Andreas Friedrich. Seine Arbeitszufriedenheit sei hoch, betont er. Er könne heimatnah arbeiten, sei jeden Tag bei der Familie und wisse das zu schätzen. Klar, denn mit ihm arbeiten viele Verstärkerkräfte in der Halle, bei denen das anders aussieht. Im Wochenrhythmus reisen sie aus der ganzen Republik an, sind in Hotels untergebracht und müssen auf ihr Familienleben verzichten.

Überstunden fallen zwar an, aber die stören ihn kaum. Durch das „Freyunger Modell“ mit einer Tagsschicht, einer Nachtschicht, einem Schlaftag und einem freien Tag fallen zwar planmäßig kaum Überstunden an. „Jetzt sind es durch den Dauereinsatz Migration aber doch mehrere Hundert geworden“, rechnet Friedrich zusammen. Er ist neben vielen anderen Kollegen eine der tragenden Säulen im Migrationseinsatz: „Dabei ist mir bewusst, dass es in diesem Einsatz Kollegen an Positionen gibt, die noch belastender sind als meine.“

Da sind etwa die Durchsuchungskräfte zu nennen. Die Migranten werden nach Waffen und gefährlichen Gegenständen durchsucht. Männer durchsuchen Männer, Frauen durchsuchen Frauen und Kinder. „Da habe ich alle Achtung vor den Kollegen, die das zwölf Stunden am Tag ohne große Pause leisten. Das ist sicher sehr anstrengend und zuweilen auch nicht immer angenehm. Egal, wer hier was im Einsatz leistet – es ist eine Gemeinschaftsarbeit. Einer braucht den anderen und einer verlässt sich auf den anderen. Auch das sind Erfahrungen, die hier jeder macht und zu schätzen weiß“, so Friedrich abschließend.

Rudolf Höser



▲
Polizeiobermeister Andreas Friedrich
vom Bundespolizeirevier Freyung

▼
Fingerabdruck für Fingerabdruck scannt der Beamte ein.

Veränderungen im Asylverfahren

Wer im Recht nicht sattelfest ist ...

... der hat es auch im täglichen Dienst schwer. So die Worte von Herrn Heinz Heldmann in meiner ersten Stunde „Einsatzrecht“ in der damaligen Schule des Grenzschatzeinzeldienstes (GSE). Die Schule des GSE in Heimerzheim gibt es heute nicht mehr, aber das Zitat und die dahinterstehende Weisheit stehen noch immer wie ein verwittertes Denkmal. Und da sich wohl nur das Wetter häufiger ändert als die Rechtslage, möchten wir an dieser Stelle eine kurze Zusammenfassung über die neuesten Änderungen im Aufenthaltsgesetz (AufenthG) geben – auch auf die Gefahr hin, dass Sie diese Seite überblättern. Aber denken Sie an die Worte von Herrn Heldmann!

Mit Wirkung vom 24. Oktober 2015 trat das Asylverfahrensbeschleunigungsgesetz in Kraft, das die erkennungsdienstliche Behandlung und Identitätsfeststellung bei einer unerlaubten Einreise beziehungsweise bei einem unerlaubten Aufenthalt zwingend vorsieht.

§ 49 Abs. 8 AufenthG – Pflicht zur erkennungsdienstlichen Behandlung

Aus der neuen Regelung leitet sich – unabhängig von strafprozessualen Maßnahmen – eine Pflicht für die Bundespolizei zur erkennungsdienstlichen Behandlung von Ausländern ab, die unerlaubt eingereist sind und nicht zurückgewiesen werden. Ferner legt sie den Umfang der erkennungsdienstlichen Behandlung auf die Abnahme von Fingerabdrücken und das Aufnehmen von Lichtbildern fest.

§ 49 Abs. 9 AufenthG – Pflicht zur Identitätsfeststellung

Die Rechtsnorm fordert die Identitätsfeststellung durch ein Aufnehmen von Lichtbildern und ein Abnehmen von Fingerabdrücken bei Ausländern, die sich unerlaubt im Bundesgebiet aufhalten.

Diese Verpflichtung gilt auch für die Bundespolizei, wenn sie Ausländer im Zusammenhang mit der unerlaubten Einreise feststellt. Die frühere Regelung, dass Anhaltspunkte dafür vorliegen müssen, dass der Ausländer in einem EU-Mitgliedsstaat einen Asylantrag gestellt hat, besitzt keine Gültigkeit mehr.

Am 1. August 2015 trat das Gesetz zur Neubestimmung des Bleiberechts und der Aufenthaltsbeendigung in Kraft. Es behandelt im Wesentlichen die Fristen und die Dauer der Wiedereinreisesperre und führt den sogenannten Ausreisegewahrsam ein.

§ 2 Abs. 14 AufenthG – Definition Fluchtgefahr für die Anordnung der Abschiebehaft

Die Neuerung passt die Definition der Fluchtgefahr an die Europäische Verordnung an, wonach im Sinne des Bestimmtheitsgebotes die Kriterien nun objektiv gefasst sind. Konkrete Anhaltspunkte für die Fluchtgefahr sind nun, dass

sich der Ausländer schon einmal dem behördlichen Zugriff entzogen hat, über seine Identität getäuscht hat, gegen die Mitwirkungspflichten verstoßen hat, einen Schleuser bezahlt hat, seinen Unwillen zur Abschiebung geäußert hat oder seine Abschiebung mit unmittelbarem Zwang bereits versucht hat zu verhindern.

§ 2 Abs. 15 AufenthG – Voraussetzung für die Abschiebehaft nach der Dublin-III-Verordnung

Absatz 15 übernimmt die Definition der Fluchtgefahr auch für die Haftfälle zur Sicherung des Überstellungsverfahrens nach Art. 28 Abs. 2 der Dublin-III-Verordnung. Die Kriterien werden zudem um den Punkt ergänzt, dass der Ausländer, der den EU-Mitgliedsstaat, welcher für die Prüfung des Asylantrags zuständig ist und den er verlassen hat, diesen in absehbarer Zeit nicht mehr aufsuchen möchte.

§ 11 Abs. 2 Satz 1 und 2 AufenthG – Befristungsentscheidung

In Umsetzung der europäischen Rückführungsrichtlinie ist ein Einreise- und Aufenthaltsverbot infolge einer Ab- oder Zurückschiebung zwingend von Amts wegen zu befristen. Die Befristungsentscheidung hat spätestens mit der Ab- oder Zurückschiebung zu erfolgen. Die Frist selbst beginnt stets mit der Ausreise.

§ 11 Abs. 3 AufenthG – Dauer der Wiedereinreisesperre

Die Dauer der Wiedereinreisesperre ist grundsätzlich eine Ermessensentscheidung. Fünf Jahre darf sie aber nur überschreiten, wenn der Ausländer aufgrund einer strafrechtlichen Verurteilung ausgewiesen worden ist und von ihm eine schwerwiegende Gefahr für die öffentliche Sicherheit ausgeht. Die Höchstdauer einer Wiedereinreisesperre begrenzt die Regelung auf zehn Jahre.

§ 11 Abs. 6 AufenthG – Anordnung eines Einreise- und Aufenthaltsverbots

Die Ausländerbehörde kann ein Einreise- und Aufenthaltsverbot anordnen, wenn der Ausländer seiner Ausreisepflicht innerhalb der gesetzten Ausreisefrist nicht nachgekommen

ist. Bei einer erstmaligen Anordnung soll eine Frist von einem Jahr nicht überschritten werden.

§ 62b AufenthG – Ausreisegewahrsam

Mit der Einführung dieser neuen Norm kann ein Ausländer zur Sicherung der Abschiebung für maximal vier Tage in den sogenannten Ausreisegewahrsam genommen werden. Neben der richterlichen Anordnung des Gewahrsams muss die Ausreisefrist bereits abgelaufen sein. Außerdem muss der Ausländer durch sein Verhalten gezeigt haben, dass er die Abschiebung erschweren oder verhindern möchte. Der Ausreisegewahrsam soll dem Gesetz nach im Transitbereich eines Flughafens oder in einer Unterkunft, also nicht in einer Justizvollzugsanstalt, vollzogen werden. Für den Vollzug des Ausreisegewahrsams sind die Länderbehörden zuständig. Derzeit wird davon ausgegangen, dass der übliche Transitbereich eines Flughafens in der Praxis nicht für ein Ausreisegewahrsam in Betracht kommt. Die Tatbestandsvoraussetzungen zeigen außerdem auf, dass der Ausreisegewahrsam für die Fälle der Bundespolizei nicht in Betracht kommt.

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Rechtsstellung von asylsuchenden und geduldeten Ausländern, das am 1. Januar 2015 in Kraft trat, wird geduldeten Ausländern die Bewegungsfreiheit erleichtert.

§ 61 Abs. 1b AufenthG – Wegfall der räumlichen Beschränkungen

Die Regelung sieht den Wegfall der räumlichen Beschränkung für Ausländer vor, die sich seit drei Monaten ununterbrochen erlaubt, geduldet oder gestattet im Bundesgebiet aufgehalten haben.

§ 61 Abs. 1c AufenthG – Möglichkeit der Anordnung einer räumlichen Beschränkung

Gegenüber vollziehbar ausreisepflichtigen Ausländern, die wegen einer Straftat rechtskräftig verurteilt worden sind, die gegen das Betäubungsmittelgesetz verstoßen haben oder bei denen aufenthaltsbeendende Maßnahmen konkret bevorstehen, besteht die Möglichkeit für die Ausländerbehörde, ihnen eine räumliche Beschränkung aufzuerlegen.

§ 61 Abs. 1d AufenthG – Wohnsitzauflage

Die Norm bezieht sich auf ausreisepflichtige Ausländer ohne gesichertes Einkommen, die verpflichtet sind, an einem bestimmten Ort ihren Wohnsitz zu nehmen, wobei die Ausländerbehörde den Ort bestimmen oder auf Antrag auch ändern kann. Anders als bei der räumlichen Beschränkung darf der Ausländer den festgelegten Ort zwar ohne Erlaubnis, aber nur vorübergehend verlassen.

§ 95 Abs. 1 Nr. 7 AufenthG – Strafnorm

Der wiederholte Verstoß gegen die räumliche Beschränkung bleibt nach wie vor eine Straftat, ebenso wie der Erstverstoß noch immer eine Ordnungswidrigkeit darstellt. Ein Verstoß gegen die Wohnsitzauflage hingegen ist weder eine Straftat noch eine Ordnungswidrigkeit.

Lea Obwaldt-Ließ, Christian Altenhofen



Richtfunkstrecke schafft Verbindung

Griff nach den Wolken





Der Einsatz zur Bewältigung der Migrationsströme an der deutsch-österreichischen Grenze erfordert neben dem hohen Personalansatz auch die Verwendung modernster Kommunikationstechnik, die beispielsweise mithilfe von Mastkraftwagen (MastKw) zur Verfügung gestellt werden kann. Einer der bei der Bundespolizei verfügbaren MastKw kommt derzeit in Passau zum Einsatz.

Die Massenmigration ist das beherrschende Thema in der Bundespolizeiinspektion Passau. An den drei Übergabepunkten im Grenzraum zu Österreich sind Hunderte von Kollegen im Einsatz. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben brauchen sie nicht nur viel persönliches Engagement und physische Kraft, sondern auch eine zuverlässig funktionierende IT-Infrastruktur. Einen wesentlichen Bestandteil dieses Netzwerkes bildet einer von fünf MastKw. In der Danziger Straße in Passau, von wo aus der Führungsstab den Einsatz lenkt und wo in drei Hallen Tausende von Migranten auf ihre Weiterreise warten, fällt der 34 Meter hohe Mast des blauen Polizeilasters sofort ins Auge.

„Breitbeinig“ steht der Antennenträger da, die Reifen hängen über dem Boden. Basis des MastKw ist ein dreiachsiger Lastkraftwagen des Herstellers MAN. Der Motor leistet 420 PS. Vier seitwärts ausgefahrenen Stützen geben dem Gefährt die erforderliche Standsicherheit auf dem sechsmal zehn Meter großen Aufstellplatz. Die Punktlast unter jeder Stütze beträgt circa sechs Tonnen. Die Stützen sind notwendig, da bei einer Masthöhe von 34 Metern starke Kräfte auftreten. Eine Inbetriebnahme kann bis zu einer Windstärke von acht Beaufort (Bft) erfolgen, der Betrieb ist bis zu einer Windstärke von zwölf Bft möglich, das entspricht 150 Stundenkilometern. Der Aufbau geschieht erstaunlich schnell. Zwei Spezialisten bauen den MastKw einschließlich der Antennenmontage in knapp einer Stunde auf.

An der Mastanlage befinden sich vier fernsteuerbare Rotoren. Es gibt Anbaumöglichkeiten für alle im Bereich der mobilen Kommunikationstechnik (mKT) vorhandenen Antennensysteme (Sprechfunk, Richtfunk und Bildübertragung). Angebaut sind auch vier Hochfrequenzkabel mit geringer Dämpfung auf selbsttätig wirkenden Kabeltrommeln. Die Mastanlage wird durch hydraulisch angetriebene Seilwinden abgespannt. An der Mastspitze befinden sich die Flughindernisse, Feuerung und ein Windmesser.

„Über den MastKw in Passau binden wir die angemietete Liegenschaft an den Paul-Hallen an das ITBPOL-Netz an. Dies geschieht über eine Richtfunkstrecke. Das Signal greifen wir in der neuen Passauer Liegenschaft der Bundespolizei an der Dreiländerhalle ab und bringen es auf eine Richtfunkantenne. Von dort besteht eine Richtfunkverbindung zum MastKw, der dann kabelgebunden die Datenleitungen in der Liegenschaft der Paul-Hallen zur Verfügung stellt“, erklärt Wolfgang Horseling, Fachbereichsleiter mobile Kommunikationstechnik beim Einsatzbereich Rosenheim.

Die Erfahrungen mit dem MastKw, der sich erstmals im G7-Einsatz im Sommer 2015 bewähren musste, sind sehr gut. „Das System ist flexibel in der Bestückung der jeweils erforderlichen Technik. Einmal eingerichtet, laufen die Anlagen problemfrei“, bestätigt Horseling.

Insgesamt fünf MastKw hat die Bundespolizei aus dem Bestand der Bundeswehr übernommen. Sie wurden neu lackiert und es erfolgte die erforderliche bundespolizeispezifische Umrüstung. Stationiert sind die Fahrzeuge in den Einsatzbereichen des Referates 55 des Bundespolizeipräsidiums in Berlin, Lübeck, Rosenheim und Swisttal (2).

Rudolf Höser

▲
Der Mast befördert Antennensysteme bis auf 34 Meter Höhe.

◀
Die fünf MastKw hat die Bundespolizei aus Beständen der Bundeswehr übernommen.

Bei Wind und Wetter

Großzelte erleichtern Kontrollen

Drei große Zelte erleichtern den eingesetzten Teams ab sofort die Grenzkontrollen an den süddeutschen Autobahnen. Sie wurden durch die Bundespolizei beschafft und mittlerweile an der A 93 bei Kiefersfelden, an der A 8 bei Piding sowie an der A 3 bei Passau aufgestellt.

Die Grundfläche eines Zeltes beträgt 20 mal 10,5 Meter, die Durchfahrts- höhe 4,35 Meter, die Firsthöhe rund 6 Meter. Bespannt ist das aus Stahl- rohren bestehende Gerüst mit einer reißfesten Gewebeplane. Diese wird in Kanada gefertigt und ist tageslicht- durchlässig. Die auf der Innenseite angebrachte Beleuchtung wird von der Folie gut reflektiert, sodass eine ge- ringe Lichtleistung der Lampen schon eine sehr gute Ausleuchtung und somit auch Kontrollsituation herstellt.

Da das Zelt nicht wie üblich im land- wirtschaftlichen Bereich auf einer Wiese oder Ackerfläche eingesetzt wird, musste die Herstellerfirma eine besondere Form der Sturmsicherung wählen. Und die wurde exklusiv für die Bundespolizei und deren Einsatzort an der Autobahn gefertigt. Sie besteht pro Zelt aus zwölf Betonquadern mit je 1,5 Tonnen Gewicht, die auf einer speziel-

len Auflagefläche mit dem Zelt verbun- den sind und die üblichen Erdanker ersetzen. Somit kann das Zelt auf je- dem Untergrund sturmsicher aufgestellt und auch nach diesem Einsatz flexibel weiterverwendet werden.

Am 1. Dezember 2015 begann die Herstellerfirma mit Unterstützung von vier Einsatzkräften der Technischen Einsatzhundertschaft der Bundespo- lizeiabteilung Deggendorf, das erste Kfz-Kontrollzelt am Grenzübergang Kiefersfelden aufzustellen. Jeder der 17 Rundbögen wurde aus fünf Teilen vor Ort zusammengebaut. Diese Kon- struktionen kamen auf das Grundgerüst, auf dem 34 Füße montiert wurden. Die nacheinander von einem Kran aufgestellten Rundbögen wurden dann miteinander verbunden. Zur Sicherheit mussten noch viele Querverstrebungen an den Seiten sowie im Giebelbereich eingebaut werden. Etwa 1 000 Schrau-

ben sichern das ganze Grundgerüst. Am nächsten Tag wurde die Gewebe- plane, die aus einem Stück besteht, über das Zelt gezogen und aufwendig mit Gurten gespannt und verzurt. Dann wurden noch die Giebelplanen montiert und das Licht installiert. Nach 13 Stunden harter Arbeit war das Werk vollbracht und die Einsatzkräfte vor Ort bestaunten ihren neuen wetterun- abhängigen Arbeitsplatz. Sofort nach Fertigstellung fand dann auch schon die erste Fahrzeugkontrolle statt. Nun können auch ein Doppelstockbus mit vielen Personen und weitere Fahrzeuge gleichzeitig im Trockenen abgefertigt werden.

Mittlerweile sind alle drei Zelte aufge- stellt und in Betrieb genommen.

Lars Nonn



Die Rundbogenzelte der Firma agricultura modular GmbH & Co KG werden normalerweise in der Landwirtschaft eingesetzt und kommen gegenwärtig bei Grenzkontrollen an Autobahnen zum Einsatz, wie hier auf der A 93 bei Kiefersfelden.



Polizeipferde geben den Ton an Reiterstaffel auf dem Pfad der Kunst

Seit Dezember 2015 zeigt die Nationalgalerie in Berlin die Rauminstallation „Organism Response“ des Berliner Künstlers David Olbrich. Die Reiterstaffel der Bundespolizei unterstützt das Projekt, das wie ein Livehörspiel inszeniert ist, indem sie Ross und Reiter für tierische Ton- und Bildaufnahmen bereitstellt.

Warum wollte der Künstler ausgerechnet Polizeipferde in sein Kunstprojekt miteinbinden? Hierfür gab es mehrere Gründe. Zum einen spielten Pferde in der Familie Olbrich schon immer eine Rolle. Zum anderen sieht Olbrich im (Polizei-)Pferd ein starkes Bild einer Triebkontrolle, die aus von Menschen geformten Strukturen ungewollt und der Natur folgend, ausbrechen kann.

Zentrales Thema der Arbeit von David Olbrich ist die Frage nach der „großen Ordnung“, wie sie uns Menschen in Gliederungssystemen und Reglements oftmals vorgegeben ist. Olbrich: „Das menschliche Vermögen, überall eingreifen und verändern zu wollen (und zu können), bringt uns einen gewissen Schutz, birgt aber auch Gefahren in sich. Dieses Projekt steht für eine freiheitliche demokratische Grundordnung. Diese Grundordnung lässt Räume offen für viele Lebensformen, freie Meinungsäußerung, freie Selbstent-

faltung und somit für Bewegungen außerhalb der Norm und Experimente.“

Der Künstler stellt das komplexe Zusammenspiel natürlicher und mechanischer Organe dar. Hierbei fügte er einzelne Tonsequenzen natürlicher Geräusche, unter anderem von Pferden wie beispielsweise das Schnaufen beim Atmen oder Bewegungsgeräusche von Hufen, collagenhaft zu einer Klangfolge zusammen.

Erste Tonaufnahmen wurden bereits Mitte April 2015 in der Reiterstaffel in Berlin-Grunewald produziert. Weitere Aufnahmen folgten. „Wir haben das Projekt mit Interesse begleitet. Eine moderne Polizei wie die Bundespolizei verschließt sich auch einer aufgeschlossenen Kunstszene nicht. Hier gelingt die Symbiose zweier völlig verschiedener Wirkungskreise“, sagt Stefan Adam von der Reiterstaffel der Bundespolizei. Die Projektphase



▲
Dipl.-Des. David Olbrich,
Künstlerischer Leiter der
Ausstellung „Organism
Response“

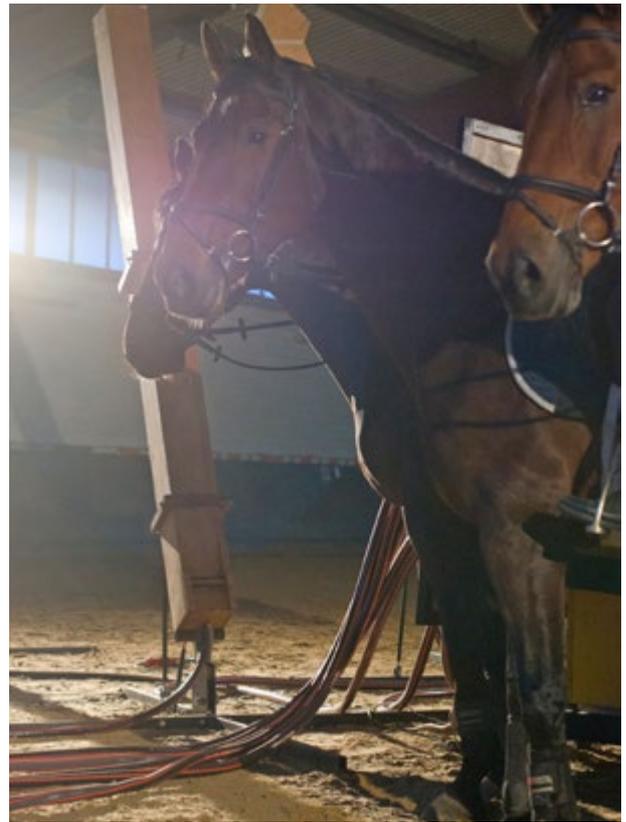
■ Zu guter Letzt

endete im Herbst vorigen Jahres mit dem großen Abschlussklangbild in der Reithalle unter Einbeziehung einer riesigen hölzernen Orgelpfeife.

In der Kunstaussstellung selbst ragen diese baumlangen Orgelpfeifen in den Ausstellungsraum. Ihre Bassklänge durchdringen die Körper der Besucher. Filmsequenzen verknüpfen Übungen der Reiterstaffel mit sonderbaren Verrichtungen eines umherirrenden Mannes. Gewohnte Schau- und Höranordnungen geraten durcheinander und werden in neue Beziehungen gesetzt. Einzelgeräusche durchdringen komponierte Klangfolgen. Man hört z. B. Schlüpfgeräusche einer Bienenkönigin und Fausts Monolog – und immer wieder das von Menschenhand geführte, bis in die Ohrenspitzen fokussierte Pferd.

Die Staatlichen Museen zu Berlin stellen die Polizeipferde in ihrer anlässlich dieser Kunstaussstellung veröffentlichten Pressemitteilung folgendermaßen dar: „Domestiziert und in den (polizeilichen) Dienst des Systems gestellt, ist es zugleich das von Erkenntnis freie Tier, (...) das ohne jede künstlerische Ambition die Bühne betritt.“

Die Rauminstallation „Organism Response“ kann man noch bis zum 3. April 2016 im Sahurê-Saal der Sammlung Scharf-Gerstenberg, Schloßstraße 70, 14059 Berlin, besuchen.



Frank Riedel

Für Informationen und Termine zu Führungen wenden Sie sich per Mail an Frau Anne Fäser:

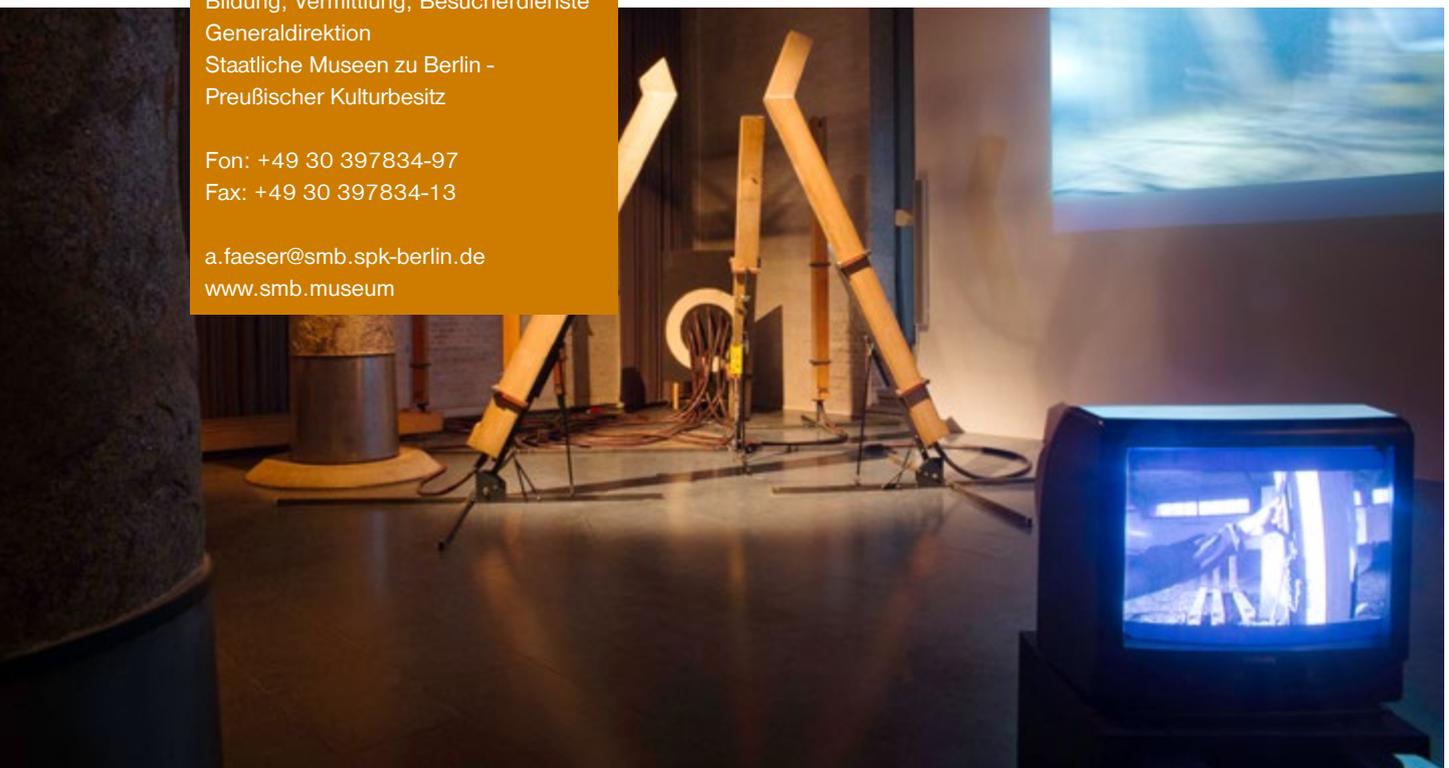
Anne Fäser
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Bildung, Vermittlung, Besucherdienste
Generaldirektion
Staatliche Museen zu Berlin -
Preußischer Kulturbesitz

Fon: +49 30 397834-97
Fax: +49 30 397834-13

a.faeser@smb.spk-berlin.de
www.smb.museum



Kunstvoll angeordnete Bassorgelpfeifen in einer Holzummantelung erzeugen tiefe Töne, die den Besucher durchdringen. Auf einer Leinwand werden Videosequenzen mit den Polizeipferden sowie einem umherirrenden Mann als Hauptakteure gezeigt.





Ist denn schon wieder Weihnachten?

Für Ralf Eymann aus Frankfurt am Main definitiv ja, denn er hat das Kreuzworträtsel unserer letzten Ausgabe gewonnen.

Wir gratulieren ganz herzlich zum Gewinn – einem Räuchermännchen – und bedanken uns bei allen, die mitgemacht haben.

Impressum

Herausgeber

Bundespolizeipräsidium

Redaktion

Ivo Priebe (V.i.S.d.P.), Dorothea Schoop, Marcus Bindermann, Anja Pester, Sebastian Grafe, Christian Altenhofen, Achim Berkenkötter, Thomas Borowik, Ronny von Bresinski, Benjamin Fritsche, Rudolf Höser, Fabian Hüppe, Christian Köglmeier, Chris Kurpiers, Kurt Lachnit, Frank Riedel, Daniela Scholz, Torsten Tamm, Christian Then-Eck, Torsten Tiedemann

Anschrift

Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam

Telefon/FAX

0331 97997-9407/-9411

E-Mail

redaktion.kompakt@polizei.bund.de

Intranet Bundespolizei

infoportal.polizei.bund.de/kompakt

Internet

bundespolizei.de/kompakt

Layout & Satz

Jennifer Khelif, Barbara Krieg
Fachinformations- und Medienstelle
der Bundespolizei

Druck

Druck- und Verlagshaus
Zarbock GmbH & Co. KG,
Frankfurt am Main

Auflage

10 400

Erscheinung

6-mal jährlich

Wir danken allen Beteiligten für ihre Mitarbeit.

Für den Inhalt der Beiträge sind grundsätzlich die Verfasser verantwortlich.

Alle Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Vervielfältigung außerhalb der Bundespolizei nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Herausgebers. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und die Vervielfältigung auf Datenträgern. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe

10. Februar 2016

Bildnachweis:

Alle Bilder Bundespolizei, außer:
S. 2 (o. M.), S. 8 Flughafen München; S. 2 (u. r.), S. 16-17 Lothar-von-Faber-Schule Nürnberg; S. 15 Lufthansa; S. 2 (u. M.), S. 3 (M.), S. 21-23, S. 26-27 Rudolf Höser; S. 3 (u. r.), S. 29, S. 30 (o.) Miriam Lehnart; S. 2 (o. r.), S. 25 Tim Reckmann, Pixelio; S. 30 (u.) Stefan Klenke, stefanklenke.com



Bundespolizei-
Stiftung

Spenden für Helfer in Not:

Bundespolizei-Stiftung

Sparda-Bank West eG

IBAN: DE51 3706 0590 0000 6836 80

BIC: GENODED1SPK

Die Spenden werden ausschließlich und unmittelbar zu mildtätigen Zwecken verwendet. Die Geldzuwendungen können zweckgebunden erfolgen.

Die Bundespolizei-Stiftung ist befugt, Spendenquittungen auszustellen.

Mehr erfahren Sie unter:

www.bundespolizei.de



BUNDESPOLIZEI