



BUNDESPOLIZEI kompakt

02 | 2025

52. Jahrgang
ISSN 2190-6718

Unterstützung aus der Luft

70 Jahre Bundespolizei-Flugdienst

Liebe Leserin, lieber Leser,



im Jahr 1907 hob in Frankreich vermutlich der weltweit erste bemannte Hubschrauber ab. Cornu Nummer II – auch das fliegende Fahrrad genannt – erreichte auf etwa 30 Zentimeter Höhe eine Flugzeit von 20 Sekunden. Keine 50 Jahre später startete am 24. Juni 1955 eine Hiller UH-12B als erster Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes. Das liegt nun 70 Jahre zurück. Wie sich die Geschichte des heutigen Bundespolizei-Flugdienstes von einem Hubschrauber hin zu der zweitgrößten zivilen Flotte in Deutschland mit 94 Hubschraubern entwickelt hat, können Sie dieser Ausgabe der Bundespolizei kompakt entnehmen. Lassen Sie sich von dem Zeitstrahl, den unsere Redakteurin Stefanie Thomas erstellt hat, durch 70 Jahre Flugdienst leiten.

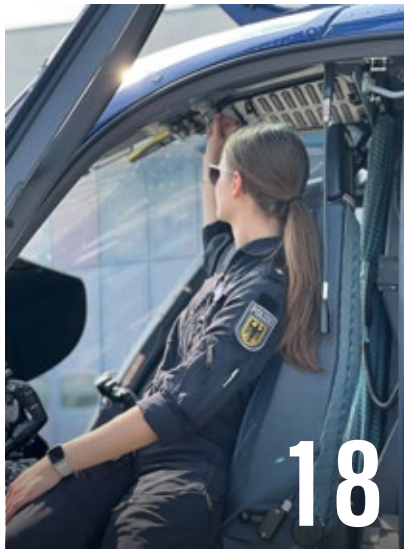
Ein wichtiger Schritt für die Zukunft des Flugdienstes erfolgte im Juni 2024 mit der Bestellung von 38 neuen Transporthubschraubern Airbus Helicopter H225 sowie mit der Kaufoption für sechs weitere Transporthubschrauber als Ersatz für die teilweise in die Jahre gekommene Flotte. Die Auslieferung wird sukzessive zwischen Ende 2029 und Anfang 2036 erfolgen. Der Bund wird dafür 2,05 Milliarden Euro investieren. Aber auch die neueste Technik kann nur von Nutzen sein, wenn wir Kolleginnen und Kollegen haben, die sie zu bedienen, zu warten und in Stand zu setzen wissen. Alina nimmt uns ab Seite 18 mit auf ihren Weg zur Pilotin in der Bundespolizei. Wir haben für Sie die Fliegerstaffel in Oberschleißheim besucht (Seite 8 bis 13) und einen Flugsimulator in der Luftfahrerschule in Sankt Augustin getestet (Seite 15 bis 17).

Neben Alina möchten wir Ihnen in dieser Ausgabe die Geschwister Grimm-eisen vorstellen. Marc, Hannah und Thekla haben es bereits alle drei ihren Eltern gleichgetan und sind im mittleren Polizeivollzugsdienst bei der Bundespolizei eingestiegen. Die jüngeren Geschwister Hans und Greta gehen noch zur Schule. Der Berufswunsch Bundespolizist und -polizistin steht aber bei beiden schon fest. Gerade in Zeiten sinkender Schulabgängerzahlen bei weiterhin hohem – und möglicherweise noch steigendem – Personalbedarf der Bundespolizei ist dies eine bemerkenswerte Familiengeschichte. Der Präsident des Bundespolizeipräsidiums, Dr. Dieter Romann, hat in seinem Mitarbeiterbrief im Februar dieses Jahres geschrieben: „Wenn Mütter und Väter in der Bundespolizei ihren Kindern empfehlen, sich bei der Bundespolizei zu bewerben, ist das der beste Leumund. Und davon gibt es bereits viele.“ Marc, Hannah und Thekla sind drei davon.

Ihnen und Ihren Familien einen sonnigen Frühling!

Ihre Sophia Graf
Redaktion kompakt





Inhalt 02 | 2025

Titelthema

- 6 Unterstützung aus der Luft
70 Jahre Bundespolizei-Flugdienst
- 8 Ein Tag in der Fliegerstaffel
Es ging hoch hinaus
- 14 Karikatur
- 15 Sicherheit im Cockpit
Ein Blick in das Flugsimulationszentrum
- 18 Einsatzort Himmel
Die „Welt“ im Cockpit erobern
- 22 Vom Gebirgsflug bis zum VIP-Transport
Spezialisierung der Fliegerstaffeln
- 25 Kolumne
Die Bundespolizei kann alles

Einsatz

- 26 Kreativ kann auch die Polizei
Bekämpfung von Graffiti-Straftaten
- 28 „Überleben ist kein Zufall!“
Messerabwehr in der Bundespolizei

Wir

- 30 Zweite Heimat Bundespolizei
Die Geschwister Grimmeisen
- 32 Unsere Kollegin
Von der Endzone zu Olympia



Hintergrund

- 34 Urlaub mit Wissen verlängern
Bildungsurlaub nutzen
- 36 Spurensuche im Bayerischen Wald
Lost Places in der Bundespolizei –
der Bundesgrenzschutz in Grafenau

Zu guter Letzt

- 39 Was der BGS noch kannte ...
Das Sporthemd kurz

Herausgeber
Bundespolizeipräsidium

Redaktion
Sophia Graf (V.i.S.d.P.), Uta Bluhm,
Heike Bremer, Ronny von Bresinski,
Marcus Büchner, Stefan Guggemos,
Kirstin Hartmann, Fabian Hüppe,
Sabrina Kehl, Björn Klemme, Marvin
Katzer, Maya Mailand, Yvonne Manger,
Ines Michaelsen, Verena Nastoll, Stefanie
Rutsch, Janine Seewald, Torsten Tamm,
Stefanie Thomas, Enrico Thomschke,
Selina Vieten, Karina Wellmann

Anschrift
Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam

Telefon/Fax
0331 97997-9420/-9409

E-Mail
redaktion.kompakt@polizei.bund.de

Intranet Bundespolizei
infoportal.polizei.bund.de/kompakt

Internet
bundespolizei.de/kompakt

Lektorat
Anika Haink

Layout, Satz & Foto
Barbara Blohm, Mandy Cox,
Anja Ebach, Jacob Maibaum,
Jennifer Späth, Alexandra Stolze,
Sarah Viebach
Bundespolizeipräsidium
Referat 66 – Medien

Druck
Firma Appel & Klinger
Druck und Medien GmbH
96277 Schneckenlohe

Auflage
9 000

Erscheinung
sechsmal jährlich

Bundespolizei-Stiftung
Informationen unter www.bundespolizei.de

Wir danken allen Beteiligten für ihre
Mitarbeit. Für den Inhalt der Beiträge sind
grundsätzlich die Verfasserin oder der
Verfasser verantwortlich. Leserbriefe geben
nicht die Meinung der Redaktion wider. 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
11. Februar 2025

**Informationen zum behördlichen Daten-
schutz** finden Sie unter [bundespolizei.de/
datenschutz](http://bundespolizei.de/datenschutz)

Bildnachweis: alle Bilder Bundespolizei,
außer: S. 32 Ralf Klengel, S. 33 (oben) Lea
Wohlfahrt – AFVD, S. 33 (unten) Roman
Just, S. 34 freepik.com

70 Jahre Bundespolizei-Flugdienst

Unterstützung aus der Luft

Text Kirstin Hartmann

Wir schreiben das Jahr 1955. Der Song „Ganz Paris träumt von der Liebe“ von Caterina Valente ist seit Monaten die Nummer eins der deutschen Charts. In den USA eröffnet das erste McDonald's Restaurant. Die Besatzungszeit endet und Deutschland erhält seine volle staatliche Souveränität zurück. Außerdem tritt die junge Republik dem Militärbündnis NATO bei. 1955 ist auch das Geburtsjahr des Flugdienstes des Bundesgrenzschutzes (BGS).

Am 7. Mai 1955 ordnete der damalige Bundesminister des Innern, Dr. Gerhard Schröder, die Aufstellung einer Hubschrauberflugbereitschaft des BGS am Flugplatz Bonn-Hangelar an. Bereits Ende 1954 wurden hierfür der Hubschrauberpilot Eck Bender und der Mechaniker Helmuth Mitschke in der Schweiz ausgebildet. Am 24. Juni 1955 nahm der erste zivil zugelassene Polizeihubschrauber des BGS, eine Hiller UH-12B, seinen Dienst auf.

Seitdem ist der Flugdienst bei zahlreichen Anlässen im Einsatz gewesen. Beispielgebend hierfür sind die Rettung und Versorgung der Bevölkerung bei den Sturmfluten der Jahre 1962 und 1976 in Hamburg sowie bei der Schneekatastrophe 1978 in Nord- und Mitteldeutschland. Der herausragende Auslandseinsatz zur humanitären Hilfe in Mosambik im März 2000 gehören ebenso zur Vita wie die Einsätze anlässlich der leider immer wiederkehrenden Waldbrand- und Hochwasserkatastrophen.

Heute zählt der Flugdienst als eine Spezialdienststelle der Bundespolizeidirektion 11 mehr als 1 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Erst kürzlich wurde im niedersächsischen Gifhorn die nunmehr sechste Fliegerstaffel eröffnet.

Der Flugdienst verfügt inzwischen über 94 Hubschrauber, davon 76 Polizeihubschrauber in fünf verschiedenen Mustern. Zusätzlich sind deutschlandweit an 12 Luftrettungszentren 18 Zivilschutz-Hubschrauber im Einsatz. Diese werden vom Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe beschafft, den Ländern zum Zwecke der Luftrettung zur Verfügung gestellt und durch Pilotinnen und Piloten der Bundespolizei geflogen. Das technische Personal der Bundespolizei-Fliegerstaffeln ist für deren Wartung und Instandsetzung verantwortlich.

Auch die Luftfahrschule für den Polizeidienst (LFS) in Bonn-Hangelar schaut auf eine 70-jährige Geschichte zurück. Bereits im Juli 1955 wurden drei Piloten ausgebildet. Der erste offizielle Ausbildungslehrgang für Hubschrauberpiloten und Bordwarte, die einstige Bezeichnung für Piloten und Flugtechniker, startete am 22. Mai 1957. Im Jahr 2009 wurde aus der Luftfahrschule als Bund-Länderprojekt die Luftfahrschule für den Polizeidienst: 13 Bundesländer, die Hubschrauber betreiben, und die Bundespolizei schlossen sich zusammen. Seit 2013 ist die LFS als Ausbildungsbetrieb der Industrie- und Handelskammer anerkannt. Mehr als 2 000 Menschen wurden seit Beginn in den verschiedensten Ausrichtungen geschult. In diesem Jahr läuft der inzwischen 45. Ausbildungslehrgang für Pilotinnen und Piloten.

Auf den folgenden Seiten gibt **kompakt** Einblicke in den Flugdienst der Bundespolizei. Die Geschichte wird fortgeschrieben.

Es ging hoch hinaus

Ein Tag in der Fliegerstaffel



Chronik – Bundespolizei-Flugdienst



7. Mai 1955

Bundesinnenminister Dr. Gerhard Schröder ordnet die Aufstellung der ersten Hubschrauberflugbereitschaft des Bundesgrenzschutzes in Bonn-Hangelar (Nordrhein-Westfalen) an.



24. Juni 1955

Der Flugbetrieb wird mit einer Hiller UH-12B aufgenommen. Der erste Polizeihubschrauber und das erste Luftfahrzeug im Staatsdienst der Bundesrepublik Deutschland überhaupt.



7. Juni 1956

Drei Hubschrauber des Typs Bell 47 G werden beschafft.



29. Januar 1962

Die Hubschrauberflugbereitschaft Nord in Braunschweig, später Gifhorn (Niedersachsen), wird aufgestellt.

Text Selina Vieten

Einen Tag lang durfte ich hinter die Kulissen der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim blicken und die facettenreichen Aufgaben kennenlernen – geprägt von Technik, Präzision und ständiger Einsatzbereitschaft. Von der Frühbesprechung bis zum Flug mit Blick über München – kompakt war vor Ort.

Der kalte Wind bläst mir ins Gesicht, als ich Mitte Januar bei minus drei Grad Celsius in eine „Super Puma“¹ steige. Ich nehme Platz, setze meinen Flughelm auf und lege den Sicherheitsgurt an. Mein Blick wandert durch das Cockpit. Die letzten Anweisungen werden über Funk durchgegeben, als die Triebwerke der „Super Puma“ zum Leben erwachen. Langsam hebt der Hubschrauber vom Boden ab. Mit dem Blick auf das immer kleiner werdende Oberschleißheim wird mir bewusst: Es geht hier nicht nur ums Fliegen ...

Die Schicht beginnt für die Pilotinnen und Piloten der Fliegerstaffel Oberschleißheim um sieben Uhr morgens. Schon bei der ersten Besprechung wird schnell klar, wie detailliert die Planung eines jeden Fluges ist. Im Raum herrscht reges Treiben, jeder kennt seine Aufgaben. Die Wetterlage wird erörtert, denn diese bestimmt maßgeblich den Verlauf der Schicht. Im Anschluss wird der Tagesplan besprochen: „Welche Flüge stehen an? Welche Hubschrauber sind in der Luft und was sind deren Aufträge?“ Egal ob Routine-, Test- oder Einsatzflüge – die Abläufe werden genau koordiniert. Für jeden Flug muss zudem die Technik einwandfrei funktionieren. Bestandteil der Besprechung sind daher auch etwaige Wartungen der Maschinen.



Blick vom Tower während der Startfreigabe

Ab in die Luft

Der Flugbetrieb ist das Herzstück der Fliegerstaffel. Hierzu zählen sowohl die Pilotinnen und Piloten als auch die Systemoperatorinnen und -operatoren sowie die Flugeinsatzzentrale.

Die Flugeinsatzzentrale, die Leitstelle der Fliegerstaffel, befindet sich im Tower. Hier laufen alle wichtigen Informationen zusammen. Über Funk wird enger Kontakt mit den Hubschrauberbesatzungen gehalten.

Wichtige Parameter können von der Besatzung im Tower von der eigenen

Wetterstation abgerufen werden. In Kombination mit den Wettervorhersagen aus der sogenannten GAFOR-Tabelle² wird entschieden, ob ein Flug möglich ist. Auch ich musste leider die Erfahrung machen, dass ein für später geplanter Flug in die Alpen sowie weitere Fortbildungsflüge, die ich hätte

¹ Zweimotoriger Mehrzweckhubschrauber Airbus AS 332

² GAFOR (General Aviation Forecast) ist eine Flugwettervorhersage für die Allgemeine Luftfahrt über die erwarteten Sichtflugbedingungen, die für Deutschland durch den Deutschen Wetterdienst mehrmals täglich erstellt wird.

begleiten dürfen, abgesagt werden mussten. Der Grund? Das schlechte Wetter!

Trotzdem durfte ich am Morgen in einer „Super Puma“ vorn im Cockpit auf einem extra Sitz Platz nehmen und das Team bei einem Fortbildungsflug zum Üben und zum Erhalt der Lizenz begleiten. So hatte ich nicht nur einen wunderschönen Ausblick auf München und die umgebenden Landschaften, sondern konnte auch genau verfolgen, wie die Piloten den Hubschrauber steuerten und dass es damit noch nicht getan ist. Mir wurden die Geräte und Steuerelemente sowie die Abläufe erklärt. Besonders interessant war das Instrumentenflugverfahren. Dieses ermöglicht mittels eines satellitengestützten Navigationssystems auch bei schlechter Sicht zu starten und zu landen. Das Verfahren wird auf den Flugplätzen der Bundespolizei lediglich in Oberschleißheim angewendet. Der Standort ist der ein-

zige mit dieser Zulassung. Die Abläufe erfordern viel Übung und höchste Präzision. Neben den vielen gewonnenen Eindrücken wird mir bewusst, wie anstrengend so ein Flug für die Pilotinnen und Piloten ist. Sie müssen gleichzeitig aufmerksam den regen Funkverkehr verfolgen, die Systeme überwachen und die Anweisungen umsetzen.

Hilfe aus der Luft

Oberschleißheim ist als südlichste Bundespolizei-Fliegerstaffel für die angrenzenden Alpen zuständig und betreibt dauerhaft zwei Luftrettungsstationen in Kempten und Traunstein. Das Team, in diesem Block bestehend aus einer Pilotin, einem Luftrettungsassistenten und einem Notarzt, ist an vier aufeinanderfolgenden Tagen im Dienst. Der Zivilschutz-Hubschrauber mit dem Rufnamen „Christoph 17“, der vom Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe gestellt wird, ist ihr Einsatzmittel.

Das Spektrum ist breit gefächert. Einsätze aller Art werden zur Unterstützung der Rettungsdienste geflogen, manchmal sogar außerhalb der deutschen Grenzen. Vom Boden aus hatte ich die Möglichkeit, den Ablauf eines Rettungsfluges nach einem Skiunfall von der Alarmierung bis zur Rückkehr zum Standort über stationsinterne Anzeigen und Funkverkehr mitzuverfolgen.

Für Rettungseinsätze in unwegsamem Gelände sind die Hubschrauber mit einer Winde ausgestattet, die es zum Beispiel bei Bergrettungen ermöglicht, die Crew sicher am Boden abzusetzen, während der Hubschrauber über der Einsatzstelle schwebt. Für deren Bedienung sind die Luftrettungsassistentinnen oder -assistenten zuständig, im polizeilichen Flugdienst die Systemoperatorinnen und -operatoren. Sie bedienen bei Polizeieinsätzen auch Kamera oder Scheinwerfer der Hubschrauber und entfalten erst den



Der Systemoperator bedient die Kamera des Hubschraubers.



Im Werkstattshangar – der Hubschrauber wird zur Fehleranalyse geöffnet.

vollen Einsatzwert der Hubschrauber. Wird beispielsweise nach einer flüchtigen Person gefahndet, setzen die Systemoperatorinnen und -operatoren Kamera, Suchscheinwerfer, mögliche Vergrößerungen und Wärmebildaufnahmen ein. Die gegebenenfalls am Boden befindlichen Einsatzkräfte können so an die Person herangeführt werden.

Ohne Treibstoff kein Flugbetrieb

Die Flugbetriebsversorgungsdienste kümmern sich nicht nur um den Transport von Treibstoff – rund zwei Millionen Liter Kerosin werden jährlich verbraucht – sondern auch um die Wartung des Fuhrparks und die Materialbeschaffung.

Die Kolleginnen und Kollegen sorgen außerdem dafür, dass alle Flugbetriebsflächen regelmäßig auf Sicherheit überprüft werden. Sie kontrollieren beispielsweise regelmäßig die Start- und Landebahnen auf deren

Zustand und Betriebssicherheit. Ebenso sind sie im Brandschutz geschult und gewährleisten damit, dass jeder Flug unter den möglichst sicheren Bedingungen stattfinden kann. Jedes Mitglied der Flugbetriebsversorgungsdienste erhält eine Ausbildung zum Truppmann. Dabei wird der Einstieg in die Brandbekämpfung sowie das Führen eines Löschfahrzeuges erlernt.

Warten und Reparieren

Um den hohen Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden, sind die technischen Wartungs- und Reparaturdienste der Fliegerstaffel von entscheidender Bedeutung. Der Instandhaltungsbetrieb sorgt dafür, dass die Hubschrauber flugtauglich sind. Nach genau getakteten Intervallen stehen regelmäßig verschiedene Wartungen an den Hubschraubern an. Alle drei Jahre wird, ähnlich dem TÜV³ bei einem Pkw, eine vollständige Lufttüch-

tigkeitsüberprüfung durchgeführt. Alle Wartungen und Reparaturen führen die Kolleginnen und Kollegen vor Ort in Oberschleißheim durch. Nur selten müssen Einzelteile zur Reparatur zum Hersteller geschickt werden.

In der Werkstatt konnte ich einen Einblick in die verschiedenen Tätigkeiten gewinnen. Während die Fluggerätemechanikerinnen und -mechaniker für die Arbeiten an den Außenteilen und der Technik zuständig sind, warten und reparieren die Avionikerinnen und Avioniker alle elektronischen Systeme mit einer fahrbaren Messstation. Dadurch können Prüfungen direkt am Hubschrauber durchgeführt werden. Die finale Abnahme erfolgt durch das sogenannte Certifying Staff, Prüferinnen und Prüfer von Luftfahrgeräten,

³ TÜV (Technischer Überwachungsverein) ist eine technische Prüforganisation, die Sicherheitskontrollen durchführt.



kompaKT-Redakteurin Selina Vieten besuchte die Fliegerstaffel Oberschleißheim



„Christoph 17“ landet nach erfolgreichem Einsatz



16./17. Februar 1962
Die Sturmflutkatastrophe in Hamburg wird zur Bewährungsprobe des jungen Bundesgrenzschutz-Flugdienstes.

1. November 1962
In Rosenheim, später Oberschleißheim (Bayern), wird die Grenzschutz-Fliegerstaffel Süd aufgestellt.

Oktober/November 1963

In Hartenholm, später Fuhlendorf (Schleswig-Holstein), entsteht die Grenzschutz-Fliegerstaffel Küste. Wenig später wird die Grenzschutz-Fliegerstaffel Mitte in Fuldatal-Ihringshausen (Hessen) aufgebaut.



14. August 1964

Der Stab der Grenzschutz-Fliegergruppe in Sankt Augustin (Nordrhein-Westfalen) wird geschaffen. Er übernimmt die ersten Hubschrauber des Typs Alouette II.



Sichern der Hubschrauber ist Teamarbeit.



Mechatroniker warten die Triebwerke.



Hoch über den Wolken – ein Blick ins Cockpit

die die Verkehrs- und Betriebssicherheit abschließend kontrollieren. Über die regulären Dienstzeiten hinaus sind diese auch in Rufbereitschaften erreichbar. Damit wird eine dauerhafte technische Unterstützung ermöglicht.

Zentrale Dienste

Die Zentralen Dienste kümmern sich nicht nur um die Planung und Koordination der Aus- und Fortbildungen, sondern auch um die Informations- und Kommunikationstechnik sowie die Liegenschaft. Teil der Zentralen Dienste ist außerdem eine Kollegin des Sanitätswesens. Als ausgebildete Rettungsanleiterin sowie Air Rescue Specialist⁴ ist sie das Bindeglied zwischen dem Arbeitsmedizinischen Dienst bei der Bundespolizeidirektion München und der Fliegerstaffel. Sie kann bestimmte Untersuchungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Dienststelle vor Ort durchführen. Im Notfall fliegt sie in einem blauen Hubschrauber mit dem Polizeiärztlichen Dienst bei medizinischen Einsätzen

mit. Als Air Rescue Specialist muss sie in der Lage sein, an der Winde des Hubschraubers mit Patientinnen und Patienten auf- und abgeseilt zu werden. Das wird regelmäßig geübt. Ich durfte eine solche Übung begleiten und selbst die Erfahrung machen, im Hubschrauber an der offenen Tür zu sitzen. Als ich durch die Tür auf den Boden blickte, überkam mich der unheimliche Eindruck, gleich hinauszufallen. Doch zum Glück blieb alles ruhig und sicher. Zudem wurde ich auch an einer Winde hochgezogen – ein aufregendes Gefühl, besonders in den steileren Kurven.

Damit ging ein spannender und beeindruckender Tag bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim für mich zu Ende. Mit den vielen Eindrücken und unvergesslichen Momenten ging es für mich zurück nach Hause. ■

⁴ Luftretter, sie können im Einsatzfall Menschen direkt aus der Luft retten, versorgen oder evakuieren – auch aus dem Wasser.



Übung an der Winde – Zusammenspiel zwischen Systemoperator und Air Rescue Specialist



16. Juli 1969
Die ersten leichten Transporthubschrauber des Typs Bell UH-1D erweitern den Flugdienst.



12. Dezember 1971
Beginn des Luftrettungsdienstes mit dem Rettungshubschrauber BO 105 in Köln. Bis 1980 werden durch den Bundesgrenzschutz 18 Luftrettungszentren übernommen.



5. September 1972
Terroranschlag auf die 20. Olympischen Sommerspiele in München. Bei dem Schusswechsel auf dem Flugplatz Fürstenfeldbruck kommen alle neun Geiseln ums Leben. Der Pilot Gunnar Ebel wird durch einen Lungenschuss schwer verletzt und ein Hubschrauber völlig zerstört.

Karikatur



Sascha Günther

Moderne Technik: Eine 200-Grad-Leinwand ermöglicht die besonders realistische und präzise Darstellung der Szenarien.

Ein Blick in das Flugsimulationszentrum

Sicherheit im Cockpit

Text Karina Wellmann

Im Flugsimulationszentrum der Bundespolizei trainieren Pilotinnen und Piloten für den Ernstfall. Von Einsätzen mit Spezialkräften über Instrumentenflugszenarien bei schlechten Wetterbedingungen bis hin zu Rettungseinsätzen – die realitätsnahe Simulation macht es möglich. Ein Blick hinter die Kulissen zeigt, wie hochmoderne Technik auf Detailgenauigkeit trifft.

Mein Co-Pilot Florian und ich bereiten uns gerade im Hubschrauber „Super Puma“¹ auf den Instrumentenanflug in Köln vor, als wir eine ungewöhnliche Geräuschkulisse wahrnehmen. Warnleuchten blinken auf dem Instrumentenbrett auf. „Engine failure in flight!“² „Gerade jetzt, wo sich das Wetter für Köln so derartig verschlechtert hat“, denke ich. Mit nur einem funktionierenden Triebwerk den Flug zu Ende zu brin-

gen, ist das eine, aber dann auch noch bei peitschendem Regen und stürmischen Windböen nach Instrumentenflugregeln zu landen, ist etwas ganz anderes. Da muss jeder Handgriff sitzen. Die Anspannung im Cockpit ist groß. Kurz vor Erreichen des vorgeschriebenen Minimums bei ungefähr 60 Metern über dem Boden kommt von Florian das erlösende Kommando „Approach lights in sight“³. Das war knapp! Ich schließe

den Flug mit einer sanften Rolllandung auf der Piste 24 in Köln ab. Erst nach dem Stillstand des Hubschraubers hören wir die Stimme von Alex, dem Fluglehrer für den heutigen Flug: „Gut gemacht!“ Und das Licht geht an. Wir befinden uns im Simulator

¹ Zweimotoriger Mehrzweckhubschrauber Airbus AS 332

² Englisch für Triebwerksausfall im Flug

³ Englisch für Anflugbefeuerung in Sichtweite



21. Dezember 1973

Die ersten Hubschrauber des Typs SA 330 F/J „Puma“ werden in die Flotte integriert – bis 1978 sind es insgesamt 22 Hubschrauber dieses Typs.

10. bis 17. August 1975
Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes kommen bei Waldbränden in Niedersachsen zum Einsatz.



September 1977

In Kalkar (Nordrhein-Westfalen) beginnt der Bau des Kernkraftwerkes. Anlässlich der Anti-Atomkraft-Demonstrationen und Castortransporte in den folgenden Jahren setzt der Flugdienst bis zu 46 Hubschrauber ein.



Winter 1978/1979
Einsatz von 16 Hubschraubern bei der Schneekatastrophe in Schleswig-Holstein.



Höchste Konzentration: Pilot und Co-Pilot im Landeanflug

des Flugsimulationszentrums der Luftfahrerschule in Sankt Augustin.

Aus- und Fortbildung

Das Flugsimulationszentrum spielt eine unverzichtbare Rolle in der Aus- und Fortbildung der Hubschrauberpilotinnen und -piloten innerhalb des Flugdienstes der Bundespolizei. Insgesamt fünf hochmoderne Simulatoren ermöglichen es ihnen, in realitätsgetreuen Szenarien zu üben und ihre Fähigkeiten kontinuierlich zu verbessern.

Bereits in der Grundausbildung kommen diese Simulatoren zum Einsatz, um den angehenden Pilotinnen und

Piloten Kenntnisse zu vermitteln, die für einen sicheren und effizienten Betrieb der verschiedenen Hubschraubermuster notwendig sind. Besonders herausfordernd ist der Wechsel zwischen den unterschiedlichen Hubschraubern, da sich Ausstattung, Cockpit-Design und Funktionalitäten der Systeme je nach Modell stark unterscheiden. Die Simulatoren sind daher genau auf die Bedürfnisse der Bundespolizei abgestimmt. Ein Alleinstellungsmerkmal ist das außergewöhnlich präzise Design der Cockpits, das den realen Hubschraubern sehr nahekommt. „Das ist schon beeindruckend! So können die Pilotinnen und Piloten Automatismen entwickeln

und wissen in Notfällen exakt, wo sich bestimmte Schalter und Hebel im Cockpit befinden – ein Vorteil, der die Trainingseffektivität erheblich steigert“, weiß Jens Kopelke, Leiter des Flugsimulationszentrums und zugleich Fluglehrer und Prüfer.

Derzeit befinden sich in der Luftfahrerschule für den Polizeidienst, im nordrhein-westfälischen Hanglar, zwischen Sankt Augustin und Bonn, zwei Simulatoren für den EC 135, einer für den EC 155 und einer für die „Super Puma“. Ein weiterer Simulator des H215 steht in Fuhlendorf, Schleswig-Holstein, welcher speziell für Übungen im Aufgabenbereich

der Bundespolizei See sowie zur maritimen Notfallvorsorge für das Havariekommando benötigt wird. Im letzten Jahr wurden insgesamt 2 925 Flugstunden in den Simulatoren absolviert, davon allein 1 150 in denen der EC 135. Neben der Nutzung durch die Bundespolizei stehen die Simulatoren auch externen Behörden zur Verfügung. Länderpolizeien, militärische Einheiten sowie Polizeikräfte aus anderen europäischen Ländern nutzen regelmäßig die hochmodernen Einrichtungen für ihre eigenen Trainingsprogramme. Das Simulatortraining bietet dabei eine hervorragende Ergänzung im Vergleich zu realen Hubschrauberflügen, bei denen durch Wartung, Betrieb, Kraftstoff und Verschleiß ein höherer Aufwand verursacht wird.

Von der Technik zum Erlebnis

Ein fünfköpfiges Team betreibt derzeit das Flugsimulationszentrum. Aufgrund der hohen Auslastung der Simulatoren benötigt der Bereich dringend Verstärkung. Die Suche nach qualifizierten Technikerinnen und Technikern ist herausfordernd, da es keine spezialisierte Ausbildung für Simulationstechnik gibt. Die derzeitigen Mitarbeiter sind daher sogenannte Quereinsteiger, die sich über Trainings und praxisorientierte Schulungen die nötigen Kenntnisse aneignen.

Laut Gesetzgeber ist der Einsatz von Simulatoren in der Aus- und Fortbildung nicht nur erlaubt, sondern mittlerweile auch verpflichtend, um die Flugsicherheit zu erhöhen. Besonders Notverfahren, wie beispielsweise einen Triebwerksausfall, können sicher geübt werden, ohne sich im echten Hubschrauber in Bedrängnis zu bringen. Ein herausragendes Beispiel für

moderne Simulatortechnologie ist der neue EC 135 Simulator. Dieser ist mit acht Full HD Laser Hybrid Projektoren ausgestattet, die eine beeindruckende 200-Grad-Flugumgebung abbilden. So ist es möglich, alle denkbaren Szenarien, wie technische Defekte und extreme Wetterlagen mit Regen, Hagel, Gewitter sowie Windböen realistisch darzustellen. In den modernen Simulatoren werden auch Teile von Prüfungen abgelegt. Dabei kann der Prüfer technische Systemausfälle einspielen oder riskante Situationen simulieren. Auf diese Weise können die Fluglehrer ihre Schützlinge in einem sicheren Umfeld auf die Herausforderungen des Flugalltags vorbereiten.

Ausblick

Langfristig ist davon auszugehen, dass Simulatorstunden eine immer bedeutendere Rolle einnehmen werden. Um die Bedarfe der etwa 200 Pilotinnen und Piloten der Bundespolizei sowie externer Stellen auch perspektivisch

decken zu können, ist geplant, weitere Simulatoren zu beschaffen. Mit der Neubeschaffung des Transporthubschraubers für die Bundespolizei, den Airbus Helicopter H225, wird gleichzeitig die passende Simulationstechnik erworben. Der erste von zwei Flugsimulatoren soll bereits ein halbes Jahr vor der Auslieferung des neuen H225 im Jahre 2029 einsatzbereit sein. Neben den Flugsimulatoren wurden auch ein Windensimulator sowie ein Kabinensimulator bestellt. Der Windensimulator wird mit modernster VR-Technologie (Virtual Reality) betrieben und stellt in Verbindung mit dem Flugsimulator einsatzrealistische Szenarien dar.

Mit moderner Ausstattung und innovativen Trainingsmethoden bleibt das Flugsimulationszentrum der Bundespolizei ein unverzichtbares Bindeglied in der Aus- und Fortbildung der Hubschrauberpilotinnen und -piloten. ■



Gute Übersicht: Der Fluglehrer überwacht und steuert die Szenarien, während die Piloten im Anflug sind.



3. Oktober 1990

Bundesinnenminister Wolfgang Schäuble leitet die Aufstellung der Grenzschutzfliegerstaffel Ost am Flughafen Berlin Tempelhof ein. Damit wird der Einsatz von Hubschraubern des Bundesgrenzschutzes in den neuen Bundesländern gewährleistet. Zudem wird ein Luftrettungsnetz in Ostdeutschland aufgebaut.

1. Januar 1998

Umstrukturierung des Flugdienstes: Die damalige Fliegerstaffel-West in Gifhorn wird in die Fliegerstaffel-Nord integriert. In Sankt Augustin entsteht erneut eine Fliegerstaffel-West. An dem Standort werden zudem die Zentrale Instandhaltungsstaffel und die Luftfahrerschule aufgestellt.



3. März 2000

Hilfseinsatz mit drei Hubschraubern im südostafrikanischen Mosambik anlässlich einer Flutkatastrophe. Vier Wochen lang werden Menschen gerettet und Hilfsgüter transportiert. Die Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes sind die ersten nicht-afrikanischen Luftfahrzeuge, die – verlegt mittels Transportflugzeug Antonow 124 – eintreffen.

1998 bis 2000

Hubschrauber der Typen Eurocopter EC 135 und EC 155 werden eingeführt. Die Beschaffung umfasst 26 Verbindungs- und Beobachtungshubschrauber EC 135 und 20 leichte Transporthubschrauber EC 155.

Die „Welt“ im Cockpit erobern

Einsatzort Himmel

Das Interview führte **Janine Seewald**.

Alina steuert den dunkelblauen Eurocopter. Die Polizeikommissarin ist mit gerade einmal 24 Jahren bereits ausgebildete Hubschrauberpilotin in der Bundespolizei. Der kompakt gab sie Einblicke in ihren Weg ins Cockpit.

Alina, Du bist eine der Jüngsten im Flugdienst der Bundespolizei. War es Dein Kindheitstraum, Pilotin zu werden?

Ich denke schon, dass ich meinen Beruf als Kindheitstraum bezeichnen kann. Als ich klein war, landete der Rettungshubschrauber oft auf dem Acker hinter unserem Haus. Das hat mich damals schon fasziniert. Ich habe das oft beobachtet. Als der Pilot ausstieg, sagte mein Papa zu mir: „Guck mal, das ist ein Polizist.“ Ich glaube, dass das Feuer damals schon entfacht war. Die Einstellungsberater der Bundespolizei an unserer Schule haben ihr Übriges getan. Als ich dann noch vom Pilotprojekt¹ in der Bundespolizei erfuhr, war das wie für mich gemacht und ich bewarb mich.

Wie ging es nach Deiner Bewerbung weiter?

Durch das Einstellungsprojekt für Pilotinnen und Piloten habe ich direkt beide Auswahlverfahren durchlaufen – zunächst das für den gehobenen Polizeidienst und im Anschluss das für die Flieger. Nachdem ich beide bestanden hatte, absolvierte ich das

dreijährige Diplomstudium zur Polizeikommissarin. Danach ging es für mich weiter zur Pilotenausbildung.

Wie sah das Auswahlverfahren für Pilotinnen und Piloten aus?

Der erste Teil begann mit verschiedenen computerbasierten Tests beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Hamburg. Das waren hauptsächlich Konzentrationsaufgaben, aber auch Übungen aus den Bereichen Physik, Mathe und Englisch. Räumliches Vorstellungsvermögen und Fragebögen, die die eigene Persönlichkeit beleuchten, gehörten auch dazu. Als ich den Tag in Hamburg bestanden hatte, musste ich zur flugmedizinischen Untersuchung. Für Berufspilotinnen und -piloten sind die Anforderungen höher als in der privaten Fliegerei. Neben einem Seh- und Hörtest werden unter anderem auch die Lungenfunktion, Blutwerte, Herzaktivität und psychologische Voraussetzungen geprüft. Davor hatte ich schon Respekt und war froh, das erfolgreich hinter mir gelassen zu haben. An den letzten beiden Tagen des Auswahlverfahrens fand das

Assessment-Center mit Gruppen- und Einzelgesprächen statt. Am Ende erfuhr ich, dass ich alles bestanden hatte.

In 26 Monaten zur Pilotin – kannst Du uns etwas über die Ausbildung erzählen?

Der Lehrgang begann mit einer zweimonatigen Englisch-Fortbildung beim Bundessprachenamt in Hürth. Hier ging es hauptsächlich um die internationale Kommunikation in der Luftfahrt. Im Anschluss folgte die zweijährige Ausbildung bei der Bundespolizei-Fliegergruppe in Sankt Augustin. Die ersten sechs Wochen beinhalteten ausschließlich theoretische Unterrichte. Hier standen Themen wie Luftrecht, Navigation, Flugplanung, Hubschraubertechnik und Meteorologie auf dem Stundenplan. Auch das menschliche Leistungsvermögen – physiologisch und psychologisch gesehen – war ein Bestandteil davon. Danach kam der praktische Anteil hinzu. Jetzt hieß es

¹ Einstellungsprojekt der Bundespolizei für den Flugdienst, siehe Grafik auf Seite 21



Über den Wolken – Die Perspektive, die den Beruf besonders macht.

fliegen, fliegen, fliegen. Die ersten 125 Flugstunden absolvierte ich in der EC120². Aufgrund der Bauart dieses Hubschraubers nannten wir das die „Einmotorenphase“. Danach saß ich wieder im Lehrsaal, wälzte das Flughandbuch und lernte die Technik hinter der nächstgrößeren, zweimotorigen EC135³. Auf diesem Wissen basiert das Verhalten in Not-situationen. Nach bestandener Theorieprüfung durfte ich wieder fliegen, mich mit der neuen Maschine vertraut

machen und Notverfahren trainieren. Es folgte eine letzte praktische Prüfung. Mit Bestehen dieser war ich lizenzierte Berufspilotin. Während der verbleibenden Wochen der Ausbildung lernte ich das einsatztaktische Fliegen und Arbeiten mit den Polizeikräften am Boden.

Welche persönlichen Eigenschaften sind Deiner Meinung nach besonders wichtig für den Beruf? Ich bin erst seit Ende November

2024 Teil der Fliegergruppe und habe noch nicht so viel Erfahrung. Aber abgesehen von einem technischen Grundverständnis ist für mich während des Lehrgangs Durchhaltevermögen enorm wichtig gewesen. Niemand kann alles sofort wissen und umsetzen. Ich hatte vor Beginn

² Eurocopter 120, leichter einmotoriger Hubschrauber

³ Eurocopter 135, leichter zweimotoriger Mehrzweckhubschrauber



August 2002

Einsatz anlässlich des Elbe-Hochwassers. Insgesamt wurden 2 060 Menschen gerettet und 17 400 Liter Wasser verteilt sowie mehr als 73 500 Sandsäcke und Hilfsgüter transportiert.



Juli 2003

Zur Bekämpfung von Waldbränden in Frankreich und Portugal unterstützt der Bundesgrenzschutz mit drei Hubschraubern und führt hunderte Löschwasserflüge durch. Hierbei werden erstmals faltbare Löschwasserbehälter, sogenannte Bambi Buckets, eingesetzt.



3. Januar 2006

Die „Super Puma“-Flotte wird erweitert – es beginnt die Ausmusterung des Vorgängers.



2007/2008

Die Zivilschutz-Hubschrauberflotte wird ausgetauscht. 18 Maschinen des Typs EC 135 ersetzen die Typen BO 105 und Bell 212.



Alina ist mit 24 Jahren bereits ausgebildete Hubschrauberpilotin.



Erste Flugstunden im EC 120 über Köln

der Ausbildung keinerlei Erfahrung in der Fliegerei. Dinge, die einem nicht zufallen, müssen gelernt werden. Ich habe beispielsweise Physik in der 9. Klasse abgewählt, konnte die Lücke aber durch konsequentes Lernen stopfen. Für das Fliegen ist die Fähigkeit zu kommunizieren unerlässlich. Im Cockpit läuft nichts ohne den Austausch zwischen der Crew. Teamwork wird bei uns großgeschrieben. Dazu zählt gleichermaßen Empathie. Das erleichtert die gute Zusammenarbeit in der Luft. Und ich habe gelernt, Entscheidungen schnell und präzise zu treffen. Das fiel mir anfangs schwer. Es klingt komisch, aber mittlerweile kann ich mich morgens besser zwischen Kaffee und Tee entscheiden.

„Wenn ich diesen Job für immer machen kann, bin ich happy.“

Alina

Was bedeutet Dir das Fliegen?

Es hört sich vielleicht banal an, aber es ist die Tatsache, in der Luft zu sein. Ich liebe diese Perspektive und kann mich nicht sattsehen. Als Polizistin Streife

fliegen, was will ich mehr? Jeder Flug ist eine neue Herausforderung. Der Anspruch des Fliegens ermöglicht mir mit jeder Situation zu wachsen. Anfangs fiel es mir schwer, das zu erkennen. Das Cockpit und die ganzen Geräte, alles war neu. Da blieb wenig Zeit für andere Gedanken. Umso schöner war das Gefühl, als ich meinen Blick das erste Mal bewusst schweifen lassen konnte – wenn ich diesen Job für immer machen kann, bin ich happy. Das war mein erster Gedanke, daran kann ich mich noch gut erinnern.

Hast Du manchmal Angst in der Luft zu sein?

Nein, Angst habe ich nicht. Das wäre auch falsch. Ich habe einen gesunden



Herbst 2008

Die GSG 9 der Bundespolizei wird gemeinsam mit einem Kontingent des Bundespolizei-Flugdienstes und drei Transporthubschraubern anlässlich einer Geiselnahme in die ägyptische Sahara verlegt. Alle Geiseln kommen vor einem Einsatz der deutschen Kräfte unverletzt frei. Daraufhin werden die Einsatzkräfte aufgefordert, umgehend das Land zu verlassen. Der Rückflug mit den drei Hubschraubern ist mit 26 Flugstunden an vier Tagen und einer Strecke von 4.830 Kilometern der längste Flug in der Geschichte des Flugdienstes.

Respekt vor meiner Aufgabe. Ich vertraue meinen Fähigkeiten und der Technik. Ich habe gelernt, gedanklich immer vor der Maschine zu sein. Ab Flugstunde 20 arbeitete ich simulierte Notfallsituationen ab. Dadurch fühle ich mich auf jegliche Art von Zwischenfall gut vorbereitet. Angst spielt dabei keine Rolle.

Du bist innerhalb kurzer Zeit Polizistin und Pilotin geworden. Welcher Beruf überwiegt?

Wir tragen Uniform und Waffe. In der Luft sind wir Dienstleister für die Kolleginnen und Kollegen am Boden und stehen immer in Kontakt. Unsere Einsätze sind dazu da, die polizeiliche Arbeit zu unterstützen. Im Notfall sind wir auch der Streifenwagen. Dessen

bin ich mir bewusst. Daher fühle ich mich wie eine Polizistin. Das will ich auch sein. Wenn ich die Steuerung im Hubschrauber übernehme, fordert das meine volle Konzentration. Dann bin ich wahrscheinlich in erster Linie Pilotin. Dennoch ist der polizeiliche Auftrag immer im Hinterkopf. Der Mix aus beidem ist einfach besonders.

Was sind Deine Ziele für die Zukunft?

Ich möchte jetzt erst einmal in der Fliegerstaffel in Blumberg ankommen und alles kennenlernen. Ich möchte so viele Flugstunden und Erfahrungen wie möglich sammeln. Im nächsten Jahr ist der Lehrgang im bisher größten Transporthubschrauber der Bundespolizei, der „Super Puma“,

geplant. Das freut mich sehr und wird sicher eine neue spannende Herausforderung.

Welche Botschaft würdest Du jungen Menschen mitgeben, die eine ähnliche Karriere anstreben?

Ich höre immer wieder von interessierten Kolleginnen und Kollegen oder auch Freunden und Bekannten, dass sie sich nicht trauen würden, diesen Weg zu gehen. Die meisten sagen, dass sie es sowieso nicht schaffen. Aber das stimmt nicht. Jeder sollte es zumindest versuchen. Das würde ich mir wünschen. Wir suchen immer nach neuen Pilotinnen und Piloten für unser Team. ■



Vorbereitungen für den Nachtflug

In sechs Schritten ins Cockpit

1. Informiere dich auf komm-zur-bundespolizei.de/pilotprojekt
2. Schreib uns oder ruf uns an und fordere deine Bewerbungsunterlagen an.
3. Reiche die ausgefüllten Bewerbungsunterlagen vollständig ein. Nach Prüfung und Auswertung und erfolgreicher Vorauswahl laden wir dich zum Auswahlverfahren ein.
4. Auswahlverfahren für den gehobenen Polizeivollzugsdienst.
5. Auswahlverfahren für die Ausbildung als Pilotin oder Pilot in der Bundespolizei.
6. Abschluss mit Feedback und Einstellung oder Ablehnung.



April 2009

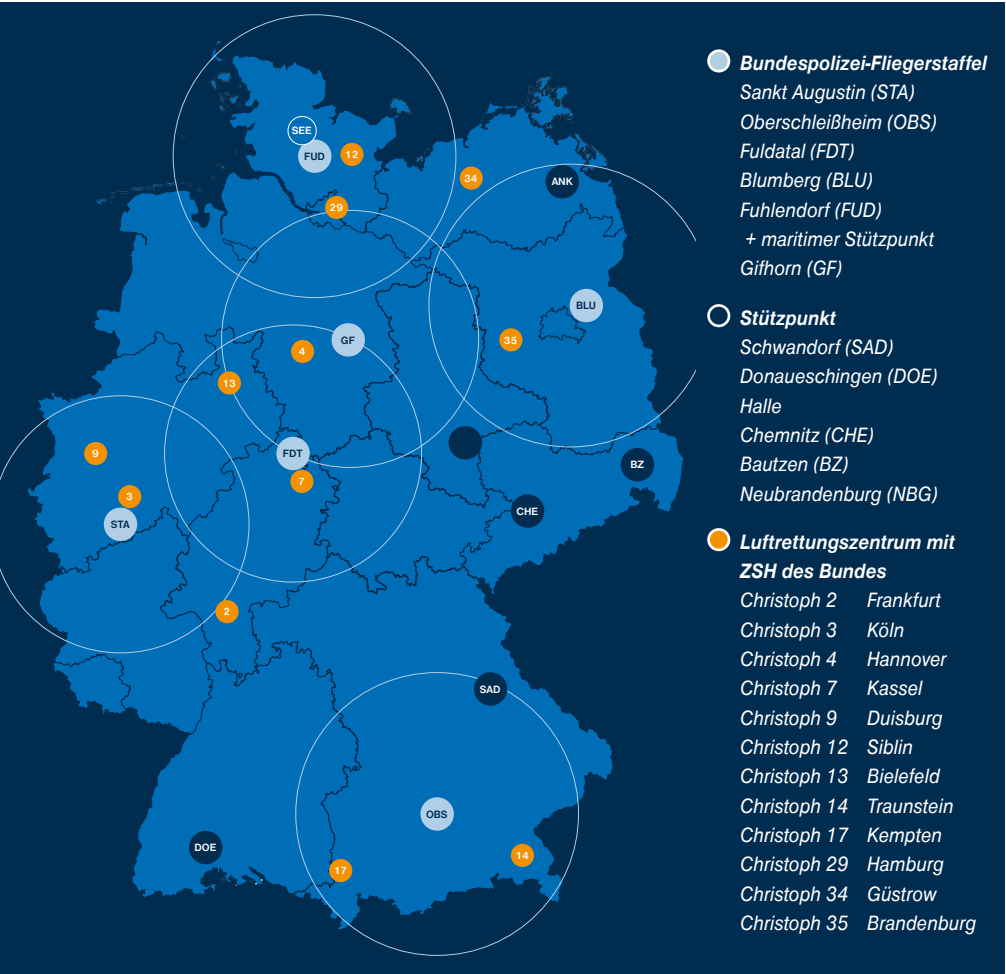
Kaperung des Containerschiffs „Hansa Stavanger“. Der Flugdienst verlegt sechs Transporthubschrauber zusammen mit der GSG 9 der Bundespolizei zunächst nach Mombasa (Kenia) und letztlich auf das amerikanische Kriegsschiff USS Boxer. Ziel ist es, die Besatzung und das Schiff zu befreien. Der Einsatz wird aufgrund einer Entscheidung der Bundesregierung abgebrochen.

Spezialisierung der Fliegerstaffeln der Bundespolizei

Vom Gebirgsflug bis zum VIP-Transport

Text Yvonne Manger

Eine Landung auf einem Einsatzschiff, ein Abseilmanöver in den Bergen oder eine Zugriffsübung mit der GSG 9 der Bundespolizei erfordern spezielle Kenntnisse und Fähigkeiten einer Hubschrauberbesatzung. Um diesen gerecht zu werden, haben sich die sechs Fliegerstaffeln der Bundespolizei unter Berücksichtigung regionaler Besonderheiten auf einzelne Aufgabenschwerpunkte spezialisiert.



Ein manövrierunfähiger Tanker treibt nördlich der Insel Rügen – sämtliche Generatoren und die Hauptmaschine an Bord sind ausgefallen. Aufgrund der Wetterlage – starker Wind und Seegang – treibt das Schiff auf die deutsche Küste zu. Eile ist geboten. Das Havariekommando im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven ruft die Großschadenslage aus, entsendet Schlepper und ein Notfallteam. Sie stellen eine Schleppverbindung her und halten den Tanker auf Position. Den Transport des Teams, einer Ärztin der Bundespolizei sowie eines Notstromaggregates und einer Heizung führt ein seeflugtauglicher Hubschrauber der Fliegerstaffel Fuhlendorf – die Spezialisten für Flüge über See – durch.

Solche besonderen Aufgaben leisten die Staffeln neben der täglichen Unterstützung der Einsatzkräfte im Kontroll- und Streifendienst aus der Luft.

kompekt stellt die einzelnen Spezialisierungen der Fliegerstaffeln und ihre Kompetenzzentren vor.

Fuhlendorf

Die personalstärkste Staffel des Bundespolizei-Flugdienstes überwacht mit ihren Hubschraubern die europäischen Grenzen in Nord- und Ostsee. Die Kolleginnen und Kollegen leisten einen wesentlichen Beitrag für die maritime Sicherheit Deutschlands. Gemeinsam mit den Angehörigen der Bundespolizei See schützen sie die kritische Infrastruktur, verfolgen Umweltstraftaten und retten in Seenot geratene Menschen.



Blumberg

Die Staffel nordöstlich von Berlin hat sich auf den Transport von Personen aus dem politisch-parlamentarischen Bereich – sogenannte VIP-Flüge – sowie auf Strahlenmessungen spezialisiert.

In den Hubschraubern der Bundespolizei saßen unter anderem schon die frühere Bundeskanzlerin Angela Merkel sowie hochrangige Gäste der Bundesrepublik, beispielsweise Papst Benedikt XVI.

Mit spezieller Strahlenmesstechnik des Bundesamtes für Strahlenschutz kamen die Hubschrauber unter anderem in der Ukraine in der Nähe des havarierten Kernkraftwerkes in Tschernobyl zum Einsatz.

Die Fliegerstaffel Blumberg betreibt in einer einzigartigen Kooperation mit dem Land Berlin einen Polizeihubschrauber für beide Polizeibehörden.¹

Gifhorn

Die wieder aufgestellte sechste Fliegerstaffel spezialisiert sich gerade auf die Bekämpfung von Vegetationsbränden und betreibt zwei Rettungshubschrauber in Hannover und Bielefeld. In der Gifhorer Heide, in unmittelbarer Nähe zur Liegenschaft, waren im Jahr 1976 bereits Hubschrauber zur Brandbekämpfung im Einsatz.



¹ kompakt 04|2024

27. August 2009

Die Luftfahrerschule der Bundespolizei-Fliegergruppe wird zur Luftfahrerschule für den Polizeidienst – 13 Länderpolizeien und die Bundespolizei.



Juli 2021

Bei der Hochwasserkatastrophe an Ahr und Erft (Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen) klärt der Flugdienst auf und rettet mehrere Menschen. Weiterhin fliegen die Hubschrauber Helferinnen und Helfer sowie Material ins Einsatzgebiet.



September 2021

Unterstützung des Bundesamtes für Strahlenschutz bei Aero-Gamma-Messungen im ukrainischen Tschernobyl. Erstmals seit der Reaktorkatastrophe werden die Strahlungswerte im Sperrgebiet um das Atomkraftwerk gemessen und in Karten dargestellt.

16. Januar 2024

Die Bundespolizei-Fliegerstaffel Sankt Augustin entsteht nach internen Umstrukturierungen neu.



Fuldata

Die Fliegerstaffel in der „Mitte“ Deutschlands kann in unvorhersehbaren Einsatzlagen – im Zusammenwirken mit den anderen Bundespolizei-Fliegerstaffeln – Einsatzkräfte der Direktion Bundesbereitschaftspolizei an jeden Ort in der Bundesrepublik per Hubschrauber verlasten.

Darüber hinaus liegt hier das Kompetenzzentrum für Außenlastverfahren, wie der Transport von großen Löschwasserbehältern zur Waldbrandbekämpfung oder von Sandsäcken bei Hochwassereinsätzen.

In Fuldata finden zudem die Ausbildung der Luftrettungsassistentinnen und -assistenten sowie die zentrale Aus- und Fortbildung für die medizinischen Besatzungen des Polizeiärztlichen Dienstes statt.

Die Fachstelle für unbemannte Flugsysteme bildet darüber hinaus hier die Fernpilotinnen und -piloten der Bundespolizei aus.

Sankt Augustin

Die größten Herausforderungen der Fliegerstaffel in Nordrhein-Westfalen stellen die Entwicklung und das Training von Einsatzverfahren mit der GSG 9 der Bundespolizei dar. Zugriffe aus der Luft, zum Beispiel mit Hilfe von Fallschirmen, oder andere Spezialverfahren werden hier geübt und weiterentwickelt.

Darüber hinaus befindet sich in Sankt Augustin das Kompetenzzentrum für den Einsatz luftgestützter Wärmebildsichtanlagen.



Oberschleißheim

Die Fliegerstaffel am ältesten noch erhaltenen Flugplatz Deutschlands ist auf Gebirgsflüge und Windenverfahren spezialisiert. Im alpinen Gelände ist der Hubschrauber oft das einzige und letzte Mittel zur Rettung, Bergung sowie zum Transport von Menschen. Nicht selten werden dabei Winden und Lasthaken eingesetzt.

Die besonderen Fähigkeiten der Pilotinnen und Piloten für den Betrieb der Hubschrauber im Gebirgsflug werden im Wesentlichen an den Luftrettungszentren in Traunstein und Kempten vermittelt und erhalten.



Juni 2024

Das Bundesministerium des Innern und für Heimat genehmigt die Beschaffung von neuen Transporthubschraubern des Typs H225 „Super Puma“. Diese können zum Transport von Spezialkräften und auch zur Katastrophenhilfe eingesetzt werden.

13. Dezember 2024

Die Bundespolizei-Fliegerstaffel Gifhorn wird durch die Bundesinnenministerin Nancy Faeser nach etwa 23 Jahren erneut als eigenständige Fliegerstaffel in Dienst gestellt.

Kolumne

Die Bundespolizei kann alles



Text Heike Bremer

Die Autorin (46) ist Leiterin des Ermittlungsdienstes der Bundespolizeiinspektion Berlin-Ostbahnhof und seit 2019 Redakteurin der kompakt.

Die Aussicht, beruflich später einen Hubschrauber zu fliegen, war vor 28 Jahren ein großer Pluspunkt für meine Bewerbung beim damaligen Bundesgrenzschutz. Ich erinnere mich vage an mein Informationsgespräch bei der Einstellungsberatung in Berlin. Karriereseiten im Intranet, Social-Media-Accounts und den einen WhatsApp-Kanal der Bundespolizei gab es seinerzeit noch nicht. So blätterten wir gemeinsam durch die Broschüren. Ich fragte nach den Karrieremöglichkeiten innerhalb der Behörde. Neben der an sich schon reiz- und anspruchsvollen Tätigkeit einer Polizeivollzugsbeamtin war ich regelrecht hingerissen von den zusätzlichen Sahnehäubchen. Einen Hubschrauber zu fliegen, faszinierte mich damals genauso, wie einen Hund zu führen, mich auf die Prüfung von Urkunden zu spezialisieren oder im Ausland eingesetzt zu werden.

Bis heute habe ich verschiedene Funktionen im Bundesgrenzschutz und in der Bundespolizei ausgeübt. Von den zuvor genannten Sahnehäubchen waren keine dabei. Abgesehen von einem mehrwöchigen Einsatz im Rahmen der Olympischen Sommerspiele in Athen 2004 und einer zweitägigen Reportage an Bord eines Einsatzschiffes. Dennoch habe ich nicht das Gefühl, etwas verpasst zu haben. Ich bin der Bahnpolizei in der Bundeshauptstadt immer treu geblieben. Berlin ist polizeilich betrachtet ein loderndes Dauerfeuer,

das regelmäßig seine Funken versprüht. Die Bevölkerung bietet hinsichtlich ethnischer, kultureller, politischer und religiöser Vielfalt sowie sexueller Orientierung ein großes Spannungsfeld. Kurz gesagt, hier ist immer etwas los. Und auch nach so vielen Dienstjahren ploppen immer noch Sachverhalte auf, die mich überraschen.

Kolleginnen und Kollegen, die mit ihrer Tätigkeit dauerhaft unzufrieden sind, erscheinen mir somit ein wenig suspekt. Schließlich gibt es doch so viele Möglichkeiten, etwas anderes zu machen. Allein in Berlin und Brandenburg befinden sich nicht nur eine Fliegerstaffel, sondern auch elf Inspektionen, die alle Kernaufgaben der Bundespolizei abdecken, zwei Direktionen, eine Bundespolizeiabteilung, eine Sportschule und nicht zuletzt das Mutterschiff: das Bundespolizeipräsidium in Potsdam. Darüber hinaus bietet die Behörde bundesweit einen riesigen Blumenstrauß an Verwendungen – an Land, auf See und in der Luft. Auf einem Schiff, in einem Wasserwerfer oder in einem Büro. Mit einem Hund oder auf einem Pferd. Mit einer Drohne, einem Scharfschützengewehr oder einem Schraubenschlüssel. Mit einer Erste-Hilfe-Tasche, einem Anhaltestab oder einem Kompass. In einem Taucheranzug, einer Arbeitskombi oder Sportsachen. Mit einer Kamera, einem Saxophon oder einer Nähmaschine. Die Liste könnte ewig so weitergehen und wäre am Ende wohl doch nicht

abschließend. Ich persönlich bin immer wieder überrascht, wie viele Spezialisierungen es bei uns gibt. Und es kommen regelmäßig neue hinzu.

Wer also den Mut fasst, sich neu zu orientieren und dies mit seinem persönlichen Umfeld in Einklang bringen kann, dem stehen – zumindest theoretisch – alle Türen offen. Man muss nur den ersten Schritt wagen und seine Komfortzone verlassen. Eine neue Aufgabe bringt ja nicht nur inhaltliche Herausforderungen mit sich, sondern bedeutet auch in sozialer Hinsicht einen kompletten Neuanfang mit anderen Kolleginnen und Kollegen. Letztlich liegt es an uns selbst, an mangelnden Alternativen scheitert eine Veränderung nicht. Wir müssen uns den Blumenstrauß an Verwendungen nur genau anschauen und uns einen Stängel herauspflücken. Übrigens, in einem Hubschrauber zu fliegen, ist für mich heute lange nicht mehr so reizvoll, wie es früher einmal war. Dafür können sich gerne andere begeistern. Ich lob mir derweil meinen Arbeitsplatz auf festem Boden, mit Blick auf den Berliner Fernsehturm, einem netten Kollegium und interessanten, herausfordernden Aufgaben. ■

Bekämpfung von Graffiti-Straftaten

Kreativ kann auch die Polizei

Text Björn Klemme

Über Kunst lässt sich bekanntermaßen streiten, manchmal auch vor Gericht. Sprayer sorgen jährlich für Sachschäden in Millionenhöhe. Zur Verhütung von Graffiti-Straftaten beschreiten einige Bundespolizeidirektionen deshalb kreative Wege.

Ziel aller polizeilichen Ermittlungen ist es, Straftaten zu erforschen. Zu einer Klageerhebung durch die Staatsanwaltschaft kommt es jedoch nur, wenn ein hinreichender Tatverdacht vorliegt. Dafür muss eine spätere Verurteilung überwiegend wahrscheinlich sein. Ein solcher Nachweis gestaltet sich bei polizeilichen Ermittlungen im Zusammenhang mit Graffiti-Straftaten oftmals als schwierig. Die Taten sind einzelnen Personen nicht ohne Weiteres zuzuordnen. Jedoch sind Sprayerinnen und Sprayer vielfach Wiederholungstäter. Ein Großteil von ihnen sind Jugendliche oder Heranwachsende. Strafverfahren oder eine mögliche Verurteilung liegen in

weiter Ferne. Die Graffiti-Szene und vor allem die festgestellten Täterinnen und Täter werden durch Strafverfahren nicht abgeschreckt.

„Neue“ Wege

Vor diesem Hintergrund hat der Sachbereich 14 – Gefahrenabwehr der Bundespolizeidirektion Hannover begonnen, gegen tatverdächtige Sprayer Ordnungsverfügungen zu erlassen. Das bloße Mitführen relevanter Gegenstände auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes wird untersagt. Wer meint, dass es sich hierbei nur um Farbsprühdosen handeln könnte, liegt daneben. Die Untersagung geht weit darüber hinaus – siehe Infokasten.

Sollte eine Person gegen die Ordnungsverfügung verstoßen, wird ein Zwangsgeld in Höhe von 500 Euro erho-

ben. Das Zwangsgeld ist gestaffelt. Nach einem Verstoß wird durch die Bundespolizeidirektion als Ordnungsbehörde eine neue Ordnungsverfügung mit einem höheren Zwangsgeld für diese Person erlassen. Sie gilt für ein Jahr. Ist die Ordnungsverfügung nach einem Jahr ausgelaufen und wird danach ein erneuter Verstoß festgestellt, wird dies wie der erste Verstoß gewertet und wieder ein Zwangsgeld in Höhe von 500 Euro angedroht.

Höhe der Zwangsgelder in der Bundespolizeidirektion Hannover:

Erster Verstoß:	500 Euro
Zweiter Verstoß:	1.000 Euro
Dritter Verstoß:	5.000 Euro

„On top-Verfahren“

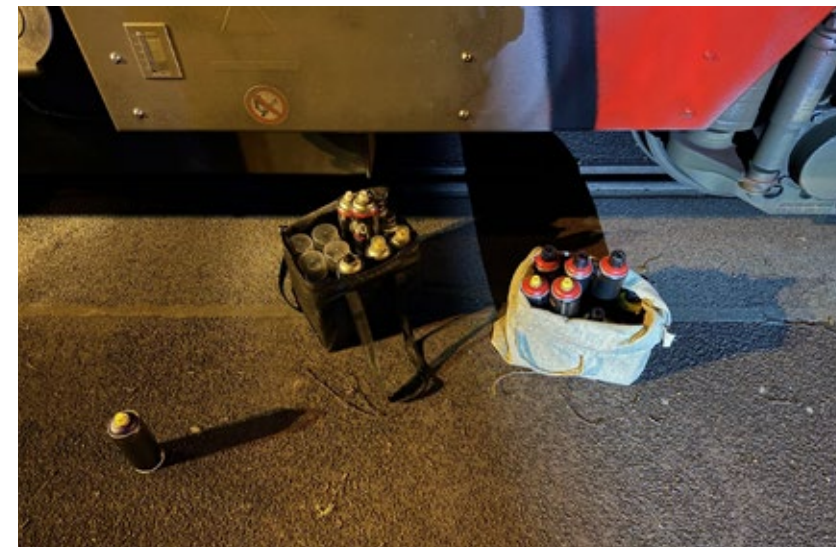
Maßnahmen der individualisierten Gefahrenabwehr wird ein solches Vorgehen genannt, das losgelöst von einem

Von Ordnungsverfügungen betroffene Gegenstände

- Farbsprühdosen
- Farbsprühköpfe, Pinsel, Farbroller
- alle Arten von Textmarkern
- Fotokameras und Action-Cams
- Skizzenbücher und Schablonen
- Warnwesten (orange)
- Leitern
- Vermummungsgegenstände, wie Sturmhaube und Schlauchschal



Sprayerutensilien – am Tatort zurückgelassen



Sprühdosen, Sprühköpfe und Textmarker unterliegen der Ordnungsverfügung

Mittlerweile hat sich die Rechtsmeinung durchgesetzt, dass es sich hierbei lediglich um ein Beugemittel handelt – ein verwaltungsrechtliches „On top-Verfahren“ zur Durchsetzung der Unterlassungspflicht.

Feststellungen rückläufig

Seit 2020 wurden im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizeidirektion Hannover insgesamt 75 Ordnungsverfügungen gegen Graffitisprayer erlassen. Alle Personen, die dagegen verstießen, bezahlten die Zwangsgelder fristgerecht. In der Regel werden verwarnete Personen seltener erneut festgestellt, insbesondere wenn das erste Zwangsgeld bezahlt wurde.

Der „Spitzenreiter“ kommt übrigens aus Hamburg: Dem 25-jährigen „Künstler“ wurde nach den ersten beiden Verstößen gegen die Ordnungsverfügungen ein Zwangsgeld in Höhe von 5.000 Euro angedroht. Seitdem wurde er nicht mehr auffällig. ■

Strafverfahren ist. Diese Maßnahmen kamen bereits im Zusammenhang mit dem Fußballfanreiseverkehr und der Bekämpfung der Gewaltkriminalität zur Anwendung. Zunehmend ging man dazu über, dies auch auf andere Deliktsfelder und Gruppen zu erweitern – seit 2020 kommt das Verfahren in der Bundespolizeidirektion Hanno-

ver gegen Graffitisprayer zur Anwendung. Die Grundlage hierzu liefert die Rahmenkonzeption zur Bekämpfung von illegalen Graffiti aus 2010. Bis zur konsequenten Anwendung dauerte es ein wenig. Einer der Gründe dafür war sicherlich die Annahme, dass es neben dem Strafverfahren zu keiner Doppelbestrafung kommen darf.



Auswahl an Stichwaffen – bei der Kontrolle von Personen festgestellt

Messerangriff wird geblockt –
Udo Döbbeler (links) und Karsten Rutter

Messerabwehr in der Bundespolizei

„Überleben ist kein Zufall!“

Text Björn Klemme

Gewaltstraftaten mit Messern sind so aktuell wie nie zuvor. Die Zahlen in diesem Deliktsfeld steigen seit Jahren stetig an. Umso wichtiger ist es, dass Polizeivollzugskräfte auf diese reale Gefahr vorbereitet sind. Zu ihrem eigenen Schutz und zum Schutz der Kolleginnen und Kollegen müssen sie optimal reagieren können. kompakt sprach hierzu mit den beiden Trainern Udo Döbbeler und Karsten Rutter.

Meine Suche nach Antworten auf die Frage, wie ich mich auf einen möglichen Messerangriff vorbereiten kann, führte mich in den Sachbereich Aus- und Fortbildung der Bundespolizeidirektion Hannover. Udo Döbbeler und Karsten Rutter erklären mir, dass bereits 1999 ein Anstieg von Straftaten registriert wurde, bei denen Messer mitgeführt oder verwendet wurden. Die damalige Grenzschutzschule in Lübeck bot daraufhin erstmals einen Workshop zur Messerabwehr an. Einsatztrainer der Grenz-

schutzschule und der Bundesgrenzschutzsportschule Bad Endorf nahmen daran teil. Udo Döbbeler und sein ehemaliger Kollege Curtis Morell vermittelten als Spezialisten in diesen Workshops ein wirkungsvolles System zur Abwehr von Messerangriffen.

Wiederkehrendes Bild

Ein Besuch der beiden Einsatztrainer Udo Döbbeler und Curtis Morell in einer Hamburger Pathologie zeigte damals ein wiederkehrendes Bild auf: Opfer von Messerangriffen wiesen

Steckbrief Udo Döbbeler

- Jahrgang: 1962
- Einstellung: 1980
- befindet sich im zweiten Jahr seiner Dienstzeitverlängerung
- betreibt seit 30 Jahren nebenher eine Kampfkunstschule in Hannover
- schulte Spezialkräfte im In- und Ausland in der Abwehr von Hieb- und Stoßwaffen

stets klaffende Wunden an Unterarmen und Händen auf, Finger waren mitunter abgetrennt.

Die Bundespolizei wertete daraufhin die Messerangriffe gegen Polizeibeamtinnen und -beamte aus. Das Ergebnis war eindeutig: Bei allen Angriffen handelte es sich um Schnitt- oder Stichverletzungen am Oberkörper oder Hals. „Ein Angriff auf die Oberschenkelarterie ist daher eher nicht zu erwarten“, so Udo Döbbeler.

„Der typische Reflex ist, dass das Opfer die Hände ausstreckt, um den Angriff abzuwehren. Erst wenn der Impuls, sich zu schützen, vorbei ist, ist man wieder handlungsfähig. Dann kann es jedoch bereits zu spät sein“, erklärt Karsten Rutter. „Wir haben nur drei Zentimeter bis zum Herzen.“

Nach den Anschlägen auf das World Trade Center in New York am 11. September 2001 und der veränderten terroristischen Bedrohungslage wurde das Thema jedoch zunächst nur für Angehörige von Spezialver-

wendungen wieder aktuell, da die Attentäter Messer verwendeten.

Natürlicher Abwehrreflex

Seit 2022 bietet Udo Döbbeler in der Bundespolizeidirektion Hannover dreitägige Seminare zur Abwehr von Hieb- und Stichwaffen an. Es wird dabei in der Ultra-Nahdistanz trainiert. Eine Entfernung, bei der es äußerst schwierig ist, den Angriff zu erkennen und abzuwehren. „Erst am dritten Tag läuft es bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern so richtig gut“, sagt Udo Döbbeler. „Besser wären allerdings fünf Trainingstage.“

In den Workshops wird sich der natürliche Abwehrreflex zunutze gemacht. Nur werden dem Angreifer keine empfindlichen Stellen, wie die Innenseiten der Unterarme, die mit zwei Arterien wichtige Blutgefäße führen, angeboten. Die Zielsetzung ist, den Angriff so abzuwehren, dass kein weiterer erfolgen kann. Das erfordert viele Wiederholungen, bis die Technik sitzt, ins „Muskelgedächtnis“ übernommen wird sowie

„Jeder sollte ein Gefahrenradar entwickeln.“

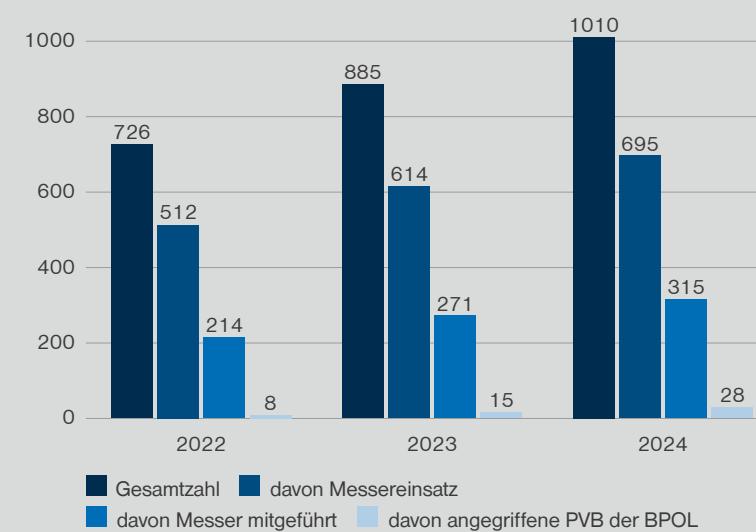
Udo Döbbeler

situativ abrufbar ist und bleibt. Der Schlüssel zum Erfolg lautet auch hier: Üben, üben, üben. Udo Döbbeler rät: „Jeder sollte ein Gefahrenradar entwickeln, das auf Basis einer Ampel basiert. Die Farbe Grün leuchtet dabei erst zu Hause wieder auf.“

Udo Döbbeler und Karsten Rutter führen die Techniken vor, die sie auf den Lehrgängen vermitteln. Spontan werde ich an meinen eigenen Lehrgang erinnert und fühle erneut den Schmerz in meinen Unterarmen. Dies war die Rückmeldung an meinen Körper, wenn der Block richtig ausgeführt wurde. Udo und Karsten zeigen die beiden Varianten, die sie seit 2022 in Lehrgängen unterrichten – vom Block bis zur Entwaffnung des Angreifers. Im Anschluss wird gezeigt, wie der Angreifer nach dem Block zurückgestoßen wird, um auf die neue Entfernung die Dienstwaffe kontrolliert einsetzen zu können. Messerabwehr ist ein äußerst vielschichtiges Thema, dessen Komplexität hier nicht in Gänze behandelt werden kann. Es ist jedoch seit Jahren fester Bestandteil des Polizeitrainings und der Fortbildung zur Bewältigung von Lebensbedrohlichen Einsatzlagen. Techniken und Verhaltensgrundsätze zur Abwehr von Schnitt- und Stichangriffen sind daher ausführlich im Handbuch Polizeitraining im Abschnitt Einsatztraining abgebildet.

Die Bundespolizeiakademie steht insbesondere für dieses Themenfeld in einem engen Austausch mit nationalen und internationalen Spezialeinheiten und lässt die dabei gewonnenen Erkenntnisse in die Aus- und Fortbildung einfließen, um eine zielführende und möglichst standardisierte Wissensvermittlung zu gewährleisten. ■

Anzahl der Tatverdächtigen von Gewaltdelikten mit einem Messer als Tatmittel oder unter Mitführung eines Messers



Ein offen oder verdeckt mitgeführtes Messer erhöht die Gefährdungslage erheblich. Es kann jederzeit für einen lebensgefährlichen oder tödlichen Stich eingesetzt werden. Etwa drei von vier der aufgeführten Straftaten entfallen auf den bahnpolizeilichen Aufgabenbereich.

Die Geschwister Grimmeisen

Zweite Heimat Bundespolizei

Text Uta Bluhm

Unweit der polnischen Grenze im Nordosten Deutschlands lebt Familie Grimmeisen in der kleinen Stadt Pasewalk (Mecklenburg-Vorpommern). Die Geschwister Marc, Hannah und Thekla sind allesamt von großer Statur und haben eines gemeinsam: den Weg in die Bundespolizei.

Marc, der älteste von den Dreien, kam im Dezember 2000 auf die Welt. Mit 1,94 Metern ist er der „Riese“ unter den Geschwistern. Mit dieser Voraussetzung ausgestattet, spielte er im Schulsport leidenschaftlich Volleyball. Marc war so talentiert, dass er mit 15 Jahren an das Sportgymnasium nach Schwerin wechselte. Hier entwickelte er drei Jahre lang neben der Schule seine Fähigkeiten im Volleyball weiter. Die Zeit verging und die Berufswahl stand an.

„Die gemeinsamen Gespräche über ihren Beruf mit Mama und Papa, die in der Bundespolizeiinspektion Pasewalk ihren Dienst versehen, haben mein Interesse immer wieder geweckt“, schildert Marc. So entschied er sich für eine Ausbildung bei der Bundespolizei, die er im September 2019 für den mittleren Polizeivollzugsdienst im Bundespolizeiaus- und -fortbildungszentrum Neustrelitz begann. Hier bekam Marc die Chance, neben seiner Ausbildung zum Bundespolizisten, Volleyball in einem Verein weiterzuspielen. Nach anstrengenden Ausbildungstagen ging es gleich zum Training beim Polizeisportverein Neustrelitz e. V., der in der 3. Bundesliga spielte. Nach etwa zwei Monaten merkte Marc, dass er Ausbildung und Volleyball auf diesem Niveau nicht unter einen Hut bringen kann. Beides war zeitlich nicht zu schaffen. Da die Ausbildung für ihn Vorrang hatte, entschied er sich, beim Volleyball eine Pause einzulegen. Im Jahr 2022 schloss er seine Ausbildung erfolgreich ab. Sein Weg führte ihn in die Hansestadt Stralsund. Hier ist er Angehöriger der Mobilen Kontroll- und Überwachungseinheit der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt. Auch wenn der Dienst straff durchgeplant und Marc in den grenz- und bahnpolizeilichen Einsätzen gefordert ist, bleibt ihm Zeit, sich wieder seinem Hobby, dem Volleyball, zu widmen.

Erst Hebamme, dann doch Bundespolizistin
Schwester Hannah erblickte 2004 das Licht der Welt. Sie besuchte die gleiche Schule in Pasewalk wie Marc, spielte auch Volleyball, aber nicht so intensiv. Mit 16 Jahren wollte Hannah Hebamme werden. Das Schülerpraktikum im Krankenhaus erfüllte jedoch nicht ihre Erwartungen. Der Polizeiberuf war in der Familie Grimmeisen allgegenwärtig. Marc hatte bereits seine Ausbildung begonnen. Gespannt lauschte sie dessen Erzählungen aus dem Dienstalltag. Im September 2021 begann auch Hannah ihre Ausbildung für den mittleren Polizeivollzugsdienst in Neustrelitz.

Für sie waren die ersten Wochen besonders anstrengend, denn die Coronapandemie zerrte an ihrer Substanz. Zwei Monate der Ausbildung befand sie sich im Homeoffice. Ein direkter Kontakt zu ihren neuen Kolleginnen und Kollegen existierte nicht. Es fehlten ihr nicht nur die alltäglichen Gespräche, sondern auch der Austausch zu den erlernten Themen. Zum Glück hatte sie ihre Eltern und Bruder Marc, die sie immer wieder motivierten. Nach dem Ende der Pandemie begann für Hannah der Präsenztunterricht und Marc startete in die letzten sechs Monate seiner Ausbildung. Rückblickend erinnert sich Marc noch gern an die Fahrten mit seiner Schwester nach Neustrelitz. Die gemeinsamen Gespräche zerstreuten ihre Zweifel an ihrer Berufswahl.



Marc (vorn) beim Volleyball – als Allrounder für Angriff, Block, Annahme und Abwehr zuständig. (2016 – Sportgymnasium Schwerin)



Familie Grimmeisen bei der Vereidung von Marc, 2019 (von links: Hannah, Mutter Kathleen, Marc und Thekla; vorn: Greta und Hans)

Diese Fahrten endeten im März 2022, als Marc nach Abschluss der Ausbildung seinen Dienst in Stralsund begann. Nun hieß es für Hannah, die Ausbildung in Neustrelitz „allein“ weiterzuführen.

Im September 2023 folgte ebenso Thekla, die jüngste der drei Geschwister, und begann die Ausbildung bei der Bundespolizei in Neustrelitz. Die gemeinsamen Familienfahrten nach Neustrelitz lebten wieder auf, allerdings nur bis 2024. Dann begann für Hannah der nächste Abschnitt bei der Bundespolizei. Ihr Wunsch nach einer heimatnahen Dienststelle erfüllte sich zunächst nicht. Mit Kiel (Schleswig-Holstein) war sie 375 Kilometer von zu Hause entfernt. Eine Tauschpartnerin aus ihrem Ausbildungszug verhalf ihr letztendlich doch noch zu einer Dienststelle in der Heimat. Zufrieden und glücklich versieht Hannah heute ihren Dienst als Kontroll- und Streifenbeamtin im Bundespolizeirevier Pomellen (Vorpommern).

Bundespolizei klingt gut

Thekla, die Dritte im Bunde, wurde 2007 geboren. Mit ihrer heutigen Körpergröße von 1,84 Metern ist sie so groß wie Schwester Hannah. Auch sie hatte im Schulsport aufgrund ihrer Körpergröße Vorteile beim Volleyball. Im Gegensatz zu Marc spielten sie und Schwester Hannah im Volleyballclub der Schule. Unter dem Einfluss ihrer Eltern und Geschwister entschied sich Thekla für den Beruf der Bundespolizistin. Besonders wichtig ist es ihr, dass der Beruf nicht langweilig ist und ihr dieser das ganze Leben lang Spaß macht. Thekla befindet sich zurzeit in den letzten Monaten ihrer Ausbildung. Sie ist gespannt, welche Aufgaben die Bundespolizei in der Zukunft für sie bereithält.

Für Nachwuchs ist gesorgt

Mit Hans, 14 Jahre, und Greta, 12 Jahre, stehen zwei weitere Kinder der Familie Grimmeisen schon in den Startlöchern. Besonders ins Auge fällt ihre Körpergröße: Hans ist bereits

1,90 Meter groß und Greta misst 1,80 Meter. Sie sind auf dem besten Weg, die Größten in der Familie Grimmeisen zu werden. „Die beiden sind jetzt schon größer als wir in ihrem Alter“, lacht Hannah. Gemeinsam können die fünf Geschwister mit ihren Eltern eine komplette Volleyballmannschaft – sogar mit einem Auswechselspieler – bilden.

Hans will auch Bundespolizist werden. Für sein erstes Schülerpraktikum reicht er seine Bewerbung unbedingt bei der Bundespolizeiinspektion Pasewalk ein. Und auch Greta hegt den Wunsch, sich eines Tages zur Polizistin ausbilden zu lassen. ■

Zum Verwechseln ähnlich: Hannah (links) und Thekla, 2023

Unsere Kollegin Von der Endzone zu Olympia

Anne Streil (27), Polizeimeisterin im
Bundespolizeirevier Bundesverfassungsgericht

Text Karina Wellmann

American Football wird immer beliebter. Der American Football Verband Deutschland ist mit mehr als 70 000 Mitgliedern der sechstgrößte deutsche Mannschafts-Sportverband. Anne Streil lebt für diesen Sport. Sie spielt nicht nur in der deutschen American-Football-Nationalmannschaft, sondern hofft darauf, nun auch mit der kontaktlosen Variante Flag Football bei Olympia antreten zu dürfen.

2016 war Anne auf der Suche nach einer passenden Mannschaftssportart, die sie als Freizeitsport betreiben und bei der sie sich auspowern kann. Ihre Wahl fiel auf American Football. Vor allem der integrative Charakter gefiel ihr: „Beim Football ist für viele verschiedene Körpertypen Platz. Er fördert den Teamgeist und ist nicht nur körperlich, sondern auch kognitiv und koordinativ herausfordernd“, sagt Anne. Bei den Stuttgart Scorpions Sisters fand sie zunächst als Wide Receiver in der Offense, später als Defense Back schnell ihre Position auf dem Platz. Ihre Aufgabe in der Defense ist es,

die Pässe der angreifenden Mannschaft zu verhindern. Mit den „Scorpions“ stieg sie 2019 von der zweiten in die erste Bundesliga, die German Football League, auf. Es folgten zwei Titel als Vizemeister und die perfekte Saison mit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft (8:0 Punkte). Anne schaffte es sogar von 2023 bis 2024 in das Team der deutschen American-Football-Nationalmannschaft.

Ein Leben für den Sport
Neben ihrem Vollzeitjob, bei dem sie zurzeit in den Bereich Organisation/ Grundsatz der Bundespolizeidirektion

Stuttgart abgeordnet ist, trainiert Anne fünf- bis sechsmal in der Woche auf dem Football-Feld. In der Off-Season, der Spielpause, stehen Grundlagen- und Konditionstraining sowie positionsspezifische Übungen an. Danach werden Spielzüge installiert und im Spiel Offense gegen Defense trainiert. Die Spielerinnen müssen sich bis zu 70 verschiedene Spielzüge merken, die sich oftmals nur in Details unterscheiden. Während der Saison von Mai bis Oktober finden jedes Wochenende die Spiele statt. Darüber hinaus geht Anne regelmäßig ins Fitnessstudio, um den Körper optimal für die Sportart vorzubereiten. „Wir Spielerinnen verwenden unsere ganze Freizeit für unseren Sport“, erzählt die 27-Jährige.

„Wir Spielerinnen
verwenden unsere ganze Freizeit für unseren Sport.“

Anne

Anne Streil (rechts) spielt seit 2017 bei den Stuttgarter Scorpions Sisters.

Kleines Football-Einmaleins:

Defense:	Team, das die eigene Endzone verteidigt
Drive:	Summe aller Spielzüge
Endzone:	Bereich, in den das „Ei“ getragen oder in welchem es gefangen werden muss, um einen Touchdown zu erzielen
Interception:	Abfangen des Footballs aus der Luft, wodurch die verteidigende Mannschaft das Angriffsrecht erhält
Offense:	Team in Ballbesitz
Receiver/Runner:	Offense-Spielerin oder -Spieler, die oder der den Ball durch einen Pass oder eine Übergabe erhält und über das Feld trägt
Tackle:	Regelkonformes Stoppen einer Spielerin oder eines Spielers, indem man sie oder ihn zu Boden bringt oder ins Seitenaus schubst
Touchdown:	Spielziel eines Angriffs, das erreicht wird, wenn der Ball in die Endzone getragen wird oder von einem in der Endzone befindlichen Receiver gefangen wird. Für einen Touchdown bekommt man sechs Punkte.

In der Vergangenheit trainierte Anne zudem die U16-Mannschaft der Stuttgart Scorpions. Sie findet es wichtig, dass die Jugendlichen neben den physischen und mentalen Fähigkeiten auch etwas fürs Leben lernen: „Die Vermittlung von Disziplin, Fairplay und Respekt vor allem im Jugendbereich ist essenziell. Und nebenbei können Freundschaften entstehen, die ewig bestehen.“

Flag Football
Auf die Nachfrage, ob man als Footballspielerin besonders resistent gegen Schmerzen sein muss, antwortet Anne mit einem Lächeln: „Es kommt auf die richtige Technik bei den Tackles an.“ Oder aber man entscheidet sich für die kontaktlose Variante des American Football – das Flag Football. Auch im Flag Football spielt Anne in der deutschen Nationalmannschaft der Frauen. Ziel ist hier ebenfalls, möglichst viele Punkte durch Touchdowns zu erzielen. Allerdings ist das Spielfeld deutlich kleiner, die Spielzeit beträgt nur zweimal 20 Minuten und es spielen fünf gegen fünf. Im Vergleich zum American Football wird keine Schutzausrüstung benötigt. Statt Helm gehören zwei Flaggen zum Outfit, die an einem Gürtel um die Taille der Spielerinnen befestigt sind. Wer der Ballträgerin eine der Flaggen abzieht, beendet den Spielzug – Tacklings sind nicht erlaubt. Flag Football ist als Einstieg für American Football vor allem bei Kindern geeignet. Er wird in Deutschland meist als



Flag Football begeistert weltweit immer mehr Frauen.

Mixed-Sportart gespielt und erlebt gerade einen regelrechten Boom, was auch daran liegt, dass die Sportart 2028 ihre Premiere bei den Olympischen Spielen feiern wird.

Olympia
Die Sommerspiele 2028 in Los Angeles sind auch Annes großes Ziel: „Es wäre natürlich ein Traum, bei dem größten Sportereignis dabei zu sein, das Sportlerinnen und Sportler erleben dürfen. Aber es ist noch ein weiter Weg bis dahin.“ Davor gibt es noch zwei Europameisterschaften und eine Weltmeisterschaft, bei denen sich die deutsche Nationalmannschaft für Olympia qualifizieren muss. Die Konkurrenz ist groß: Durch die rasant wachsende Anzahl an Athletinnen und Athleten und der steigenden Professionalität wird es immer schwieriger, sich einen Platz im Nationalteam zu sichern. Im A-Kader gibt es nur Platz für zwölf Spielerinnen. Anne gibt alles, um einen der begehrten Plätze zu erreichen und ihren Traum von Olympia zu verwirklichen. ■

Olympia im Blick: Anne will Flag-Football-Geschichte schreiben und damit an den Olympischen Spielen teilnehmen.



Bildungsurlaub nutzen

Urlaub mit Wissen verlängern

Text Maya Mailand

Raum zur persönlichen Fortbildung fehlt im Arbeitsalltag häufig. Die Termine sind eng getaktet und die Arbeitsaufgaben ausfüllend. Wer beruflich vorankommen oder persönlich wachsen möchte, greift deshalb auf den sogenannten Bildungsurlaub zurück. Wie funktioniert das und gibt es diese Möglichkeit auch in der Bundespolizei?

Im beruflichen Alltag gelten für Beamtinnen und Beamte häufig andere Regeln und Vorschriften als für Tarifbeschäftigte. Das trifft auch auf den Bildungsurlaub zu. Den Begriff „Bildungsurlaub“ kennt jedoch weder das Bundesbeamtenrecht noch der für den Bund geltende Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst.

Für Beamtinnen und Beamte des Bundes ist daher die Sonderurlaubsverordnung (SUrlV) entscheidend. Sie regelt, unter welchen Voraussetzungen Sonderurlaub für Aus- und Fortbildungsveranstaltungen oder wissenschaftliche Tagungen beantragt werden kann. Verbeamtete Mitarbei-

terinnen und Mitarbeiter dürfen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 SUrlV jährlich bis zu fünf Tage als Sonderurlaub für berufliche Aus- und Fortbildungsveranstaltungen in Anspruch nehmen. Bis zu zehn Tage kann es nach § 9 Abs. 2 SUrlV sogar für sogenannte förderungswürdige staatspolitische Bildungsveranstaltungen geben, bei denen die politisch-gesellschaftliche Bildung im Vordergrund steht. Beides ist jedoch an Voraussetzungen geknüpft.

Was sind die Voraussetzungen für Sonderurlaub?

Ein solcher Sonderurlaub kann nur genehmigt werden, wenn ein dienstlicher

Nutzen vorliegt. Mindestens eine Fachvorgesetzte oder ein Fachvorgesetzter muss den dienstlichen Nutzen für die konkrete Tätigkeit der antragstellenden Person schriftlich bestätigen.

Zudem kann nicht jedes Aus- und Weiterbildungsangebot anerkannt werden. Bei der Wahl der Fortbildung müssen Beamtinnen und Beamte beachten, dass die Kurse und Seminare von staatlichen oder kommunalen Stellen durchgeführt werden. Dies gilt auch für förderungswürdige staatspolitische Bildungsveranstaltungen, sie müssen von staatlicher Stelle durchgeführt werden oder deren Förderungswürdigkeit muss von der

Bundeszentrale für politische Bildung anerkannt sein.

In § 10 Abs. 1 SUrlV sind auch fremdsprachliche Weiterbildungen berücksichtigt. Hier gelten ebenfalls die zuvor genannten Voraussetzungen. Sind diese erfüllt, können Beamtinnen und Beamte im Ausland die entsprechende Fremdsprache erlernen. Dafür kann sogar eine Freistellung von bis zu drei Monaten ermöglicht werden.

Antrag und Kosten

Erkennt der Personalbereich die Voraussetzungen als erfüllt an, ist der Sonderurlaub über e-Plan zu beantragen. Alternativ kann der Vordruck „Urlaubsantrag“ genutzt werden, hier ist das Feld „Urlaub aus besonderem Anlass“ anzukreuzen. Der Vordruck „Urlaubsantrag“ ist im Intranet in der Bibliothek unter: Vordrucke ► Band 4 ► Register 400 ► Nummer 4 00 017 zu finden.

Ist der Sonderurlaub bewilligt, wird während der Fortbildung die Besoldung weitergezahlt. Die Kosten für die Fortbildungsveranstaltung tragen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Was ist mit Tarifbeschäftigten?

Auch für Tarifbeschäftigte der Bundespolizei gibt es Möglichkeiten, für Fortbildungen freigestellt zu werden.

Hier greift mit zwei Ausnahmen der bekannte Bildungsurlaub. Er ist eine Form des Urlaubs, der die berufliche, politische und allgemeine Weiterbildung fördern soll.

Grundlage des Bildungsurlaubes sind die jeweiligen Landesgesetze. Je nach Arbeitsort haben Tarifbeschäftigte somit unterschiedliche Möglichkeiten und Verfahren zu beachten. Auch die Namen des Bildungsurlaubes und der entsprechenden Gesetze variieren. In Niedersachsen ist zum Beispiel das Niedersächsische Bildungsurlaubsgesetz und in Rheinland-Pfalz das Bildungsfreistellungsgesetz maßgeblich.

Schlechte Nachrichten gibt es für Beschäftigte in Bayern und Sachsen. Hier gibt es mangels entsprechender Regelungen keinen gesetzlichen Anspruch auf Bildungsurlaub. Auch in den Bundesländern Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern ist Bildungsurlaub nicht möglich. Die Beschäftigten des Bundes sind hier ausdrücklich ausgeschlossen und können somit leider die entsprechenden Gesetze nicht für sich in Anspruch nehmen. Für alle anderen Bundesländer besteht in der Regel Anspruch auf bis zu fünf Tage Bildungsurlaub (bei einer Fünftageswoche) pro Jahr zusätzlich zum regulären Urlaub.

Was fällt alles unter Bildungsurlaub?

Beim Inhalt des Bildungsurlaubes gibt es einen großen Unterschied zwischen Tarifbeschäftigten und Beamtinnen und Beamten. Bei den Tarifbeschäftigten muss der Bildungsurlaub nicht im direkten Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit stehen. Jedoch ist es trotzdem nicht möglich, für jeden beliebigen Kurs Bildungsurlaub einzureichen. Anspruch auf Bildungsurlaub besteht nur für Kurse, die vom jeweiligen Bundesland als Bildungsurlaub anerkannt sind. Ist diese Hürde genommen, steht den Tarifbeschäftigten ein vielfältiges Angebot zur Verfügung, das von Stressbewältigungsseminaren über Handwerkskurse bis zu Sprachangeboten reicht.

Wer zahlt?

Die Kosten für den Bildungsurlaub tragen die Beschäftigten selbst. Darunter fallen die Kursgebühren, Lehrmittel sowie Fahrt- und Unterbringungskosten, die eventuell anfallen. Während des Bildungsurlaubes wird jedoch vom Arbeitgeber das Gehalt weitergezahlt.

Beantragung

Da dem Bildungsurlaub in jedem Bundesland unterschiedliche Gesetze zugrunde liegen, lässt sich pauschal keine Aussage darüber treffen, wie der Bildungsurlaub beantragt werden kann und welche Fristen zu beachten sind. Grundsätzlich ist es jedoch häufig so, dass sich Tarifbeschäftigte nach der Auswahl eines Kurses beim Kursveranstalter anmelden und von diesem dann die Unterlagen erhalten, mit denen der Bildungsurlaub bei dem jeweiligen Personalbereich der Bundespolizei beantragt werden kann.

In jedem Fall ist es ratsam, sich bei Interesse an Bildungsurlaub frühzeitig mit dem zuständigen Personalbereich in Verbindung zu setzen. ■



Bildungsurlaub: Eine Möglichkeit, neue Perspektiven zu entdecken und Wissen zu erweitern.

Lost Places in der Bundespolizei –
der Bundesgrenzschutz in Grafenau

Spurensuche im Bayerischen Wald

Die zukünftigen Gruppenführer am „Eisernen Vorhang“ – Grenzabschnitt bei Coburg

Text Marcus Büchner

Wer heute die Stadt Grafenau im Bayerischen Wald besucht, kann kaum erahnen, dass dies einmal ein Standort des Bundesgrenzschutzes (BGS) war. Am Grafenhütter Weg 20 finden sich weder Kasernenanlagen noch typische Hundertschaftsgebäude, wie man sie an einem ehemaligen Standort einer Grenzschutzabteilung Ausbildung, der GSA A Süd 2, erwarten würde.

Statt einer Ausbildungsstätte befindet sich im Grafenhütter Weg ein Wohnheim für geflüchtete Menschen aus allen Krisenregionen der Welt. An den Fenstern im Erdgeschoss kleben von Kindern gestaltete Schneemänner und Schneeflocken aus Papier. Im zweiten Stock telefoniert ein Mann an einem geöffneten Fenster lautstark in einer fremdländischen Sprache. Die ehemaligen Gebäude des BGS wurden umgebaut und dienen jetzt als Unterkünfte für Einzelpersonen oder kleine Familien. An den Türen sind Namen angebracht, die auf Bewohner aus dem arabischen und asiatischen Raum schließen lassen. Hinter dem Haus befinden sich ein Bolzplatz, Klettergerüste und Schaukeln.

Wehrpflicht

Doch da ist auch das Gebäude links von der Zufahrt. Ein typisches Wachgebäude: ein Büro mit großen Fenstern in Richtung der Einfahrt und mit einer Durchreiche für Dokumente. Wo heute freundliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des staatlich anerkannten Luftkurortes Grafenau die

Zugangsberechtigungen kontrollieren, überprüften ab dem 21. März 1963 Beamte des BGS den Zutritt zum Gelände. An diesem Tag wurde die 2. Hundertschaft der Ausbildungseinheit GSA A Süd 2 vom oberbayerischen Seon nach Grafenau verlegt. Während die 1. Hundertschaft in Bad Endorf und die 3. Hundertschaft sowie der Abteilungsstab in Deggen-dorf stationiert waren, fand der Fachbereich IV in Grafenau seine Heimat. Dieser war zuständig für die praktische Ausbildung der jungen Beamten auf Widerruf, die in den 1960er und 1970er Jahren ihre Wehrpflicht ableisteten oder sich für vier, acht oder zwölf Jahre für den Dienst beim BGS verpflichtet hatten und in Grafenau die Grundausbildung absolvierten.

In Erinnerung

Nach der Personalreform und dem Wegfall der Regelung, die Wehrpflicht beim BGS abzuleisten, wandelten sich Ende der 1970er Jahre auch die Aufgaben der Ausbildungsabteilung. In Grafenau absolvierten die jungen Grenzschrützer nunmehr den Lauf-

bahnlehrgang. Über allen Wandel hinweg waren die Gruppenführerlehrgänge die Konstante in Grafenau. Sie sind auch heute noch einigen Kollegen in Erinnerung.

Werden die heutigen Beamtinnen und Beamten nach Grafenau gefragt, so wissen nur die wenigsten, dass dies einmal ein Standort des BGS war. Diejenigen, die sich erinnern, verbinden damit stets auch einen Namen: Hans Baier, der ehemalige Leiter der Einrichtung. Nicht nur ob seiner imposanten körperlichen Erscheinung, sondern vor allem aufgrund seines engagierten Auftretens. Er sorgte dafür, dass in Grafenau Tagungen stattfanden, beispielsweise von der Bundesfachgruppe Polizeisport oder vom Hauptpersonalrat. Mitglieder des Bundestages, der Gewerkschaften oder kirchliche Würdenträger – sie alle waren bei ihm regelmäßige Gäste.

Abruptes Ende

Doch auch das Engagement von Hans Baier konnte nicht verhindern, dass die Diskussionen um die



Ansichtskarte der Unterkunft Grafenau aus den 1970er Jahren



Ausbildung in den 1980er – orientieren im Gelände

Schließung des Standortes in den 1980er Jahren zunahmen. Dramatisch beschleunigte sich diese Entwicklung durch die Ausreisewelle von Bürgerinnen und Bürgern der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (DDR) 1989. In diesem Jahr ging am 22. August um 8:45 Uhr ein Anruf aus Deggendorf ein: Grafenau sei bis 18:00 Uhr zu räumen, um die Liegenschaft als Auffanglager für Übersiedler nutzen zu können. Der aktuelle Gruppenführerlehrgang befand sich im Jahresurlaub, ein Großteil des Stammpersonals

ebenso. Der vor Ort befindliche Laufbahnlehrgang traf die Vorbereitungen zur Räumung. Um 9:55 Uhr ging die Information ein, dass Lkw mit Umzugskartons und Betten auf dem Weg nach Grafenau seien. Doch bereits um 10:05 Uhr kam die nächste Meldung: „Alles stoppen!“

Die überhastete Räumung war abge sagt. Stattdessen folgte der kontrollierte Auszug bis zum 31. August 1989. Einen Tag später zogen die ersten Bürgerinnen und Bürger der DDR in die auf 250 Betten aufgestockte

Liegenschaft ein. Bis zum Jahresende wurden sie dabei noch von den Beamten des BGS, die zuvor die Ausbildung an gleicher Stelle gewährleisteten, registriert. Ab 1990 lag die Verantwortung dann bei den zivilen Behörden.

Die Beamten aus Grafenau fanden ihre neue dienstliche Heimat in der Ausbildungsabteilung in Deggendorf. ■



Heute verzieren Schneemänner aus Pappe die Fenster der damaligen Unterrichtsräume



Einfahrt zur ehemaligen Grenzschutzabteilung Ausbildung Süd 2 heute



Die Wandgemälde im Lichthof des Stabsgebäudes haben die Zeit überdauert.

Was der BGS noch kannte ...

Das Sporthemd kurz

Text Ronny von Bresinski

Körperlich fit zu sein, ist eine Voraussetzung für den Polizeiberuf. Schon in der Ausbildung oder im Studium geht nichts ohne regelmäßige Sporteinheiten. Der Dienstherr stellt hierfür entsprechende Sportkleidung zur Verfügung. Im Wandel der Zeit wurden immer wieder Modelle, Materialien und Farben angepasst. Einen besonderen Kultstatus hat sicherlich das weiße Trägerhemd mit Adler auf der Brust.

Herbst 1995 – meine ersten Tage beim Bundesgrenzschutz in Lübeck, anfänglich noch in Zivil. Nach ein paar Tagen bekommen wir die ersten Uniformteile, nicht nur sprichwörtlich „zugeworfen“. Endlich ... Es ist so viel und es muss schnell gehen. Offenbar hat man in der Kleiderkammer nur wenig Zeit. Alles wird in Windeseile in den riesigen Seesack gesteckt. Zurück im Viermannzimmer hole ich aus der Tiefe des Sackes zwei weiße Trägerhemden hervor. „Was ist das?“, frage ich mich. Ein Unterhemd? Aber warum ist der Bundesadler auf der Brust?



Sporthemd kurz

Die Antwort bekomme ich bei der ersten Sporteinheit, bei sonnigen 20 Grad Celsius. Mit ebenfalls gewöhnungsbedürftiger kurzer grüner Hose und dem weißen Trägerhemd stehen wir auf dem Sportplatz in Bad Schwartau. Es ist also das Sporthemd für die Männer. Das Schiesser Men Fit Top, so die offizielle Bezeichnung des Modells, besteht zu 100 Prozent aus Baumwolle und kann sogar bei 95 Grad Celsius gewaschen werden. Auf der Brust des Hemdes ist mittig das Wappen des Bundesgrenzschutzes aufgestickt. Einige Jahre später wurde es durch ein weißes T-Shirt abgelöst, genießt aber bis heute bei manchen Kollegen Kultstatus. Jedoch eher im Schrank als auf dem Sportplatz. So auch in meinem. Irgendwie sind wir dann wohl doch Freunde geworden. ■



Dein Foto auf
der letzten Seite!
Zusendung an:
redaktion.kompakt@
polizei.bund.de



www.bundespolizei.de
www.komm-zur-bundespolizei.de



Der WhatsApp-Kanal
der Bundespolizei



BUNDESPOLIZEI