

BUNDESPOLIZEI

06 | 2025
52. Jahrgang
ISSN 2190-6718

kompakt



Sicherheit

Im Takt des Flugplans

Liebe Leserin, lieber Leser,



knapp 8 500 der aktuell über 41 000 Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten der Bundespolizei – und damit mehr als 20 Prozent – arbeiten an Flughafendienststellen. Dies verwundert nicht, da sich seit dem Beitritt Polens und Tschechiens zum Schengener Abkommen im Jahr 2007 sowie der Schweiz im Jahr 2008 die Außengrenze Deutschlands enorm verändert hat. Außengrenzkontrollen finden nur noch entlang der Nord- und Ostseeküste, insbesondere aber an den Flughäfen statt. Daneben ist die Bundespolizei seit 1992 auch für die Luftsicherheit zuständig, aktuell an dreizehn Flughäfen in Deutschland.

Einzelne Standorte, vor allem die großen Flughäfen in Frankfurt am Main und München, haben einen enormen Personalbedarf. Hartnäckig hält sich das Gerücht, die Aufgaben seien langweilig. Der Frage, ob diese Kritik berechtigt ist, sind wir in dieser Ausgabe nachgegangen. Begegnet sind uns so vielfältige Aufgaben, wie sie vermutlich nur selten an einem Bundespolizeistandort zu finden sind. Letztlich reichte der Platz eines Titelthemas lediglich, um einen Teil von ihnen darzustellen. Dabei waren wir an großen und kleinen Flughäfen bis hin zu nur temporär besetzten Verkehrslandeplätzen unterwegs. Tauchen Sie ab Seite 6 ein in die von Flugplänen getaktete Aufgabenvielfalt.

Mit dieser Ausgabe geht ein ereignisreiches Jahr zu Ende, auch für das Redaktionsteam der kompakt. Einige Redakteurinnen und Redakteure haben sich aus dem Team verabschiedet und ihren Platz neuen Kolleginnen und Kollegen überlassen. Ein Generationswechsel lässt sich – wie in vielen anderen Bereichen der Behörde – auch hier erkennen. Erfahrungswissen und Routine weichen neuen Ideen und Perspektiven. Ich möchte mich an dieser Stelle bei den ausgeschiedenen und aktiven Redaktionsmitgliedern für ihr Engagement und ihre Begeisterung im zurückliegenden Jahr bedanken. Ein besonderer Dank gilt Torsten Tamm, der nach fast 13 Jahren und schier unzähligen Artikeln das Team in Richtung Ruhestand verlassen hat.

Ihnen, liebe Leserin und lieber Leser, wünsche ich eine ruhige und erholsame Weihnachtszeit – insbesondere denjenigen, die an den Feiertagen Dienst verrichten werden. Schon vor über 100 Jahren wünschte der Schriftsteller Peter Rosegger zum neuen Jahr:

*„Statt so viel Unrast ein bisschen mehr Ruh,
statt immer nur Ich ein bisschen mehr Du,
statt Angst und Hemmung ein bisschen mehr Mut
und Kraft zum Handeln – das wäre gut.“*

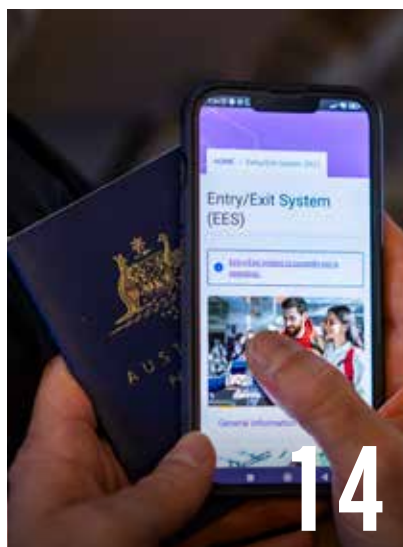
Geben Sie im neuen Jahr auf sich – aber auch auf Ihre Kolleginnen und Kollegen – acht und begegnen Sie den kommenden Aufgaben mit Mut und Kraft.

Für das Redaktionsteam
Ihre Sophia Graf
Redaktion kompakt





Fachaufsicht an der Luftsicherheitskontrolle



Inhalt 06 | 2025

Titelthema

- 6 Sicherheit**
Im Takt des Flugplans
- 8 Verdeckte Tests am Flughafen**
Mit dem Messer durch die
Luftsicherheitskontrolle
- 10 Grenzen, wo sie keiner erwartet**
Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall
- 12 Passenger Name Record**
Mehr als eine Buchungsnummer
- 14 Neues Ein- und Ausreisensystem
für Drittstaatsangehörige**
Grenzkontrolle der Zukunft
- 15 Karikatur**
- 16 Entscheidung innerhalb weniger Tage**
Flughafenasylverfahren
- 19 Außenansicht**
Einblicke in die hessische
Erstaufnahmeeinrichtung
- 20 Mit „Express“ gegen Schleuser
und Dokumentenfälscher**
Ausweisdokumente im Warenverkehr
- 22 Ein wachsender „Käfer“ –
Neues Terminal am Flughafen
Frankfurt am Main**
Bilderstrecke
- 26 Die unsichtbaren Spezialkräfte**
Flugsicherheitsbegleiter
- 27 Kolumne**
Strategische Kriegsführung
- 28 Bodycam als Beweismittel**
Wahrheit per Knopfdruck
- 30 Unser Kollege**
Kapitänsmütze trifft Polizeimütze

Einsatz

Wir



Hintergrund

- 32 Ein Tag ...**
... beim IKT-Standortservice –
„Der ganz normale Wahnsinn“
- 35 Nicht mal eine Dienstzeit lang**
Lost Places in der Bundespolizei –
Bundesgrenzschutzabteilung Nabburg
- 38 Klick und weg**
Über 55 000 mögliche Risikofaktoren
- 41 Zu Tode gekommen im Dienst
für Staat und Gesellschaft**
Geschichte – Erinnerung – Gegenwart

Zu guter Letzt

- 42 Erstmals im Einsatz für Luftsicherheit
an Flughäfen**
Zeitreise in den Bundesgrenzschutz
vor 55 Jahren

Herausgeber

Bundespolizeipräsidium

Redaktion

Sophia Graf (V.i.S.d.P.), Uta Bluhm,
Heike Bremer, Ronny von Bresinski,
Marcus Büchner, Dennis Grabs, Stefan
Guggemos, Calvin Janovsky-Lauser,
Philipp Jehle-Sonntag, Marvin Katzer,
Sabrina Kehl, Björn Klemme, Benjamin
Koenig, Maya Mailand, Yvonne Manger,
Ines Michaelsen, Elena Müller, Janine
Seewald, Enrico Thomschke, Karina
Wellmann, Carsten Ziebler

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

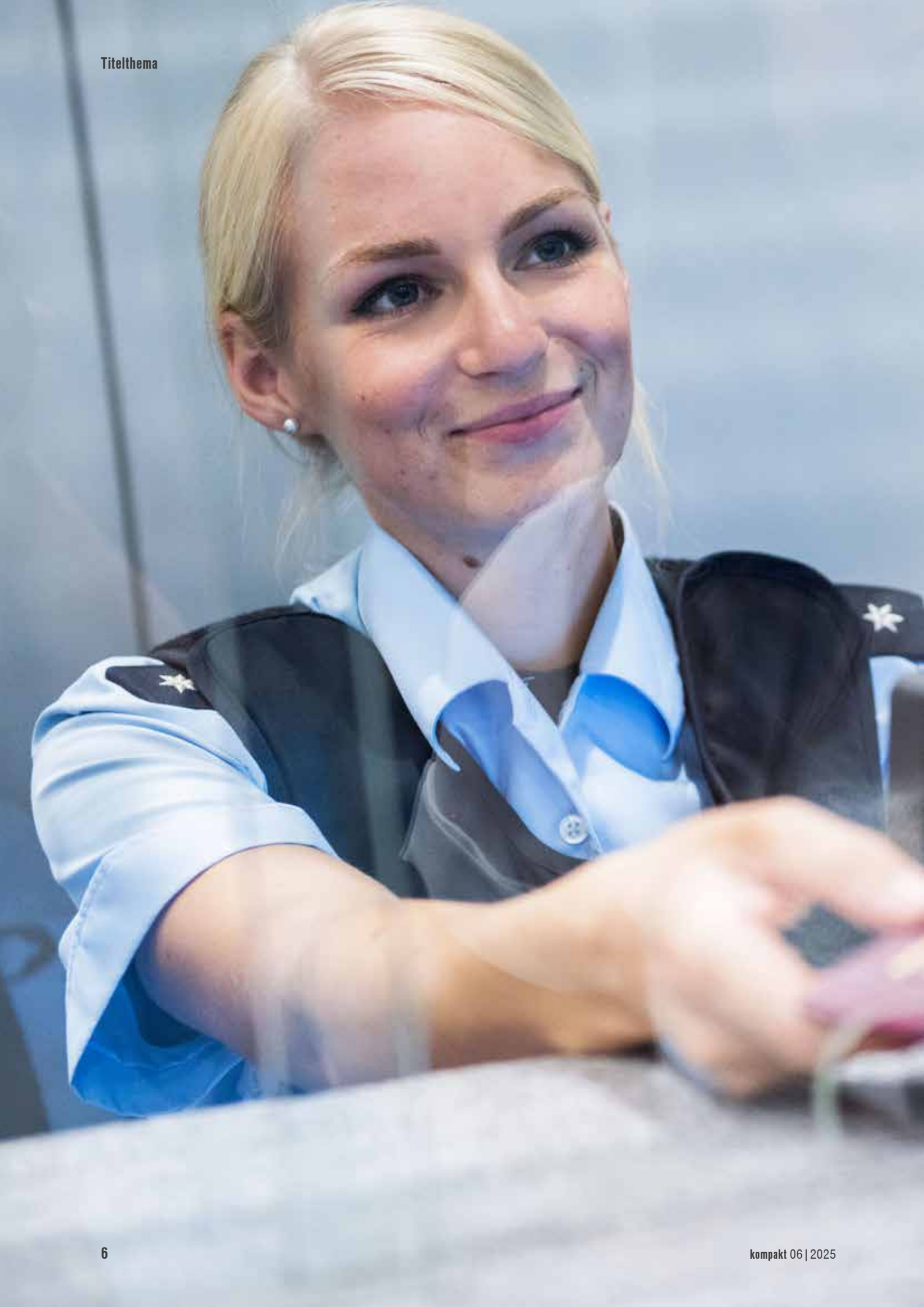
Wir danken allen Beteiligten für ihre
Mitarbeit. Für den Inhalt der Beiträge sind
grundsätzlich die Verfasserin oder der
Verfasser verantwortlich. Leserbriefe geben
nicht die Meinung der Redaktion wider. Alle
Inhalte sind urheberrechtlich geschützt.
Nachdruck und Vervielfältigung außerhalb
der Bundespolizei 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

9. Oktober 2025

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

Bildnachweis: alle Bilder Bundespolizei,
außer: S. 12-13, S. 18, S. 38-40
freepik.com; S. 42 Fraport AG,
Historisches Archiv



Im Takt des Flugplans

Sicherheit

Text Carsten Ziebler

Ein Flughafen ist ein Schmelztiegel verschiedenster Kulturen – ein Ort, an dem sich die Welt verdichtet. Hier kreuzen sich Wege, Sprachen und Lebensgeschichten, während im Hintergrund ein präzises Zusammenspiel tausender Beschäftigter den Betrieb am Laufen hält. In Deutschland sind nach einer Schätzung des Bundesverkehrsministeriums mehr als 800 000 Menschen direkt oder indirekt in der Luftfahrtbranche beschäftigt. Sie sorgen dafür, dass die jährlich etwa 200 Millionen Reisenden¹ an deutschen Flughäfen sicher an ihr Ziel gelangen.

Die Bundespolizei ist seit Jahrzehnten ein fester Bestandteil dieses komplexen Systems. Ursprünglich an internationalen Flughäfen vor allem mit dem Passkontrolldienst betraut, nimmt sie heute auch Aufgaben der Luftsicherheit wahr. In der öffentlichen Wahrnehmung steht die Bundespolizei am Flughafen jedoch weiterhin für die Kontrolle an der Grenze. Mit der europäischen Integration hat sich diese Aufgabe grundlegend verändert. Früher prüfte der Grenzschutzbeamte hauptsächlich Reisende mit dem Ziel Deutschland – die anderen Passagiere wurden zum Teil in den internationalen Bereich verwiesen. Mittlerweile trägt jede einzelne Beamtin und jeder einzelne Beamte am Kontrollschalter die Verantwortung für eine Grenze, die den Zugang zum gesamten Schengenraum ermöglicht. Die Kolleginnen und Kollegen prüfen die Ein- und Ausreise für Deutschland, Spanien, Litauen, Malta oder andere Staaten – und sind oft der erste und letzte Punkt, an dem die unerlaubte Einreise in die Schengenstaaten verhindert werden kann. Bundesweit trafen die Beamtinnen und Beamten im Jahr 2024 rund 78,2 Millionen grenzpolizeiliche Entscheidungen – etwa 214 000 pro Tag.

Die Aufgabe der Luftsicherheit wurde dem Bundesgrenzschutz gesetzlich in den 1990er-Jahren übertragen. Sie prägt seither die Arbeit der Beamtinnen und Beamten an dreizehn Flughäfen in Deutschland. Die Tätigkeit ist deutlich vielschichtiger, als oft angenommen wird, denn sie beschränkt sich nicht nur auf die Fachaufsicht über die Kontrolle des Handgepäckes. Sie reicht von der Überprüfung der Reisenden über die Reisegepäckkontrolle in der mehrstufigen Reisegepäckkontrollanlage bis hin zum Schutz gefährdeter Luftfahrzeuge. Zunehmend rückt die Abwehr von Drohnen in den Fokus. Am Frankfurter Flughafen wird derzeit ein System erprobt, das zuletzt beispielsweise Anfang Oktober 2025 zu einem raschen Feststellungserfolg geführt hat.

Doch die Arbeit der Bundespolizei an Flughäfen geht weit über Grenzkontrolle und Luftsicherheit hinaus. Rückführungen, Feststellung von Asylsuchenden, Urkundenprüfungen – das Spektrum ist groß. Einige Flughäfen verfügen sogar über eigene Bahnhöfe. Ein Flughafen ist damit nicht nur ein Schmelztiegel der Kulturen, sondern auch die Bündelung des bundespolizeilichen Aufgabenspektrums an einem Standort.

¹ Quelle: Flughafenverband ADV



Mit dem Messer durch die Luftsicherheitskontrolle

Verdeckte Tests am Flughafen

Text **Elena Müller**

Die Anschläge vom 11. September 2001 auf das World Trade Center in New York (USA) bildeten eine Zäsur für den Luftverkehr. Sicherheitskontrollen wurden neu gedacht, Vorschriften über das Mitführen von Gegenständen geschaffen. Die Arbeit des Luftsicherheitskontrollpersonals wird seither regelmäßig durch die Bundespolizei überprüft. Für kompakt habe ich an einem verdeckten Sicherheitstest am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) teilgenommen.

Üblicherweise gehe ich gelassen und mit einem sicheren Gefühl durch die Luftsicherheitskontrolle. Heute jedoch bin ich aufgeregt. Denn ich bin Testperson bei einem der jährlich dutzendfach stattfindenden Sicherheitstests am BER. Mein Tag am Flughafen beginnt jedoch zunächst mit meiner Einweisung durch die verantwortlichen Testleiter, auch Auditoren genannt. Sie erklären mir, was mich erwartet und wie ich mich später in der Kontrollsituation verhalten soll. Die Einweisung

ist für unwissende „Testkaninchen“ wie mich notwendig und nimmt mir ein wenig die Aufregung.

Diese kommt allerdings schnell wieder, als mir mein präparierter Handgepäckkoffer für den ersten Test überreicht wird. In ihm befinden sich neben herkömmlicher Kleidung, einem Fön und einem Paar Damenschuhen auch eine Sprengsatzattrappe. Noch schnell eine funktionierende Boardkarte für einen erfundenen Trip

nach Paris aufs Smartphone gespielt, schon geht es los.

Explosives Handgepäck

Gemeinsam mit einem Kollegen, der heute die zweite Testperson ist und in seinem Handgepäck die Attrappe einer Schusswaffe versteckt hat, gehe ich zu einer zufällig ausgewählten Luftsicherheitskontrolle. Beide tragen wir zivile Kleidung und sehen wie normale Reisende auf einem Businessstrip aus. Wir teilen uns auf zwei Spuren auf

und ab jetzt bin ich allein – mit mir und meiner Aufregung.

Ich lege meinen Koffer in einer Wanne aufs Band und packe die restlichen persönlichen Gegenstände in eine weitere Box. Für einen Moment glaube ich, meine Sachen nach der Röntgenbildauswertung direkt wiederzubekommen. Doch mein Koffer wird herausgezogen und nachkontrolliert. Der Röntgenbildauswerter hat wohl Zweifel am Inhalt meines Koffers – da sind wir schon zu zweit. Die Kontrollkraft gleicht das aufgeschaltete Röntgenbild mit den Sachen in meinem Koffer genau ab. Ich beobachte sie als unbeteiligte, aber immer noch aufgeregte Reisende, die mit anderen Fluggästen auf ihren Koffer wartet. Nach einer ganzen Weile telefoniert sie und kurze Zeit später kommt eine junge Kollegin der Bundespolizei hinzu. Zeitgleich scheint bei einer anderen Kontrolle ebenfalls etwas gefunden worden zu sein – ich vermute, bei meinem Testkollegen.

Die hinzugekommene Polizistin lässt sich zunächst das Röntgenbild erklären und befragt mich anschließend nach dem Inhalt meines Koffers. Ich erkläre ihr – fast wahrheitsgetreu – was ich eingepackt habe. Eine Kleinigkeit verschweige ich jedoch. Sie scheint mit meiner Antwort nicht zufrieden zu sein. Ich werde immer aufgeregter und frage mich, was gleich passieren wird und wann der Testleiter, der das Ganze unerkannt beobachtet, die Situation auflösen wird.

Die Kollegin lässt sich meinen Ausweis zeigen und ich habe den Eindruck, dass nicht nur mein Puls rast. Endlich erlöst uns der Testleiter, beendet die Situation und klärt alle Beteiligten auf. Von der Luftsicherheitskontrollkraft und der Kollegin fällt sichtbar die Anspannung ab, die sich in den vergangenen Minuten aufgebaut hat. Auch ich bin erleichtert und höre mir die Auswertung mit den Beteiligten an. Es werden Auffälligkeiten und Verbesserungsmöglichkeiten besprochen, Belobigungen ausgesprochen und etwaige Anordnungen zur Behebung festgestellter Schwächen getroffen. Die Schusswaffen-Attrappe meines Kollegen wurde ebenfalls gefunden. Mit diesen Ergebnissen gehen wir zufrieden in eine nur kurze Pause.

Verstecktes Messer

Nach dem Test ist vor dem Test: Ich gebe das präparierte Handgepäck ab und bin erleichtert, das Ding los zu sein.

Die Aufregung steigt allerdings erneut, als es zur zweiten Prüfung des heutigen Tages geht. Diesmal habe ich nichts Außergewöhnliches in meinem Handgepäck, sondern an mir selbst. Nach dem Durchschreiten des Sicherheitsscanners werde ich von Hand durchsucht. Die Kontrollkraft führt dies gewissenhaft durch, wirkt aber angespannt. „Es werden momentan Sicherheitstests durchgeführt“, verrät sie. Da hat das „Vögelchen“ aber schnell gezwitschert, denke ich mir. An meinem Bein entdeckt sie das



Auswertung des Röntgenbildes

versteckte Messer und reagiert so, wie es die Richtlinien vorgeben. Der Testleiter beendet die Situation unmittelbar, denn parallel wird ein Wurfstern bei meinem Testkollegen gefunden. Zudem ereignen sich zeitgleich zwei Realfälle. Nachdem alle gestellten und realen Situationen aufgelöst sind, wird den Betroffenen das Bestehen der verdeckten Tests bescheinigt.

Am Ende des Tages blicke ich in viele erleichterte Gesichter. Sie fühlen sich bestärkt in der handlungssicheren Durchführung ihrer Aufgaben. Denn eigentlich haben wir doch alle das gleiche Ziel: sicher mit dem Flugzeug zu reisen. ■

Nationales Qualitätsprogramm

Durch das Nationale Qualitätskontrollprogramm wird die Einhaltung von Sicherheitsstandards der zivilen Luftfahrt an deutschen Flughäfen mittels Qualitätskontrollen – wie Fachaufsichten, Sicherheitstests und Luftsicherheitsinspektionen – überprüft. Die Bundespolizei ist aktuell für die Durchführung der Fluggast-, Handgepäck- und Reisegepäckkontrolle an zwölf deutschen Flughäfen verantwortlich. Im Bundespolizeipräsidium, den Bundespolizeidirektionen und -inspektionen nehmen spezialisierte Kolleginnen und Kollegen, sogenannte Auditoren, Qualitätskontrollen zur Einhaltung der Sicherheitsstandards wahr. Insgesamt sind dafür bundesweit etwa 130 Auditorinnen und Auditoren nebenamtlich im Einsatz. Darüber hinaus überprüfen auch die Europäische Union und die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) die Einhaltung der Luftsicherheitsstandards an den deutschen Flughäfen.



Nachkontrolle von Hand



Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall

Grenzen, wo sie keiner erwartet

Text Sabrina Kehl

Im baden-württembergischen Hessental, eingebettet zwischen Feldern, kleinen Ortschaften und großzügigen Waldflächen, liegt der Verkehrslandeplatz¹ Schwäbisch Hall – auch bekannt als Adolf Würth Airport. Auf den ersten Blick eher unscheinbar, handelt es sich dabei um einen der modernsten Business-Airports Deutschlands. Auch hier, mitten im Nirgendwo, geht die Bundespolizei ihrem gesetzlichen Auftrag nach.

Das schwere Sicherheitstor, welches die Start- und Landebahn des Flugplatzes vom allgemein zugänglichen Bereich abgrenzt, öffnet sich langsam. Patrick und Ilayda passieren es mit ihrem Dienstfahrzeug. Die beiden sind Angehörige des Bundespolizeireviers Heilbronn und haben von ihrem Gruppenleiter den Auftrag erhalten, Passagiere und Flugbesatzung einer in Kürze landenden Maschine aus Großbritannien grenzpolizeilich zu kontrollieren.

Auf dem Rollfeld

Nach kurzer Absprache mit dem Bodenpersonal entscheidet sich die Streife, die Reisenden direkt auf dem Rollfeld am Flugzeug zu überprüfen. Menschenmassen, Grenzkontrollboxen, Passagierbusse oder Fluggastbrücken, wie man sie von den großen Verkehrsflughäfen kennt, sucht man hier vergebens.

Nach kurzer Wartezeit landet das kleine Flugzeug. Zehn Fluggäste und die beiden Piloten sind an Bord. Nacheinander werden die Passagiere aus Großbritannien für die Einreise kontrolliert. Während Patrick die Personalien mittels dienstlichen Smartphones fahndungsmäßig abfragt, nimmt Ilayda die Reisedokumente in Augenschein und überprüft die Stempellage. Es ist alles in Ordnung und so versieht sie die Pässe mit einem Einreisestempel. Nur wenig später sitzt die Gruppe in einem bereitgestellten Kleinbus und verlässt den Flugplatz.

Grenzübergangsstelle

Alltäglich ist die Kontrollsituation direkt auf dem Rollfeld weder für die Passagiere noch für die Streife. Der Grund liegt in einer gesetzlichen Vereinbarung, die bereits 1960 getroffen und fortlaufend verlängert wurde. Denn der Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall ist einer von 12 Flugplätzen in Baden-Württemberg, der als Grenzübergangsstelle zugelassen ist. Hier sind Ein- und Ausreisen sowohl in und aus dem Schengen-Raum als auch außerhalb des Schengen-Raums möglich. Das führt dazu, dass hier Maschinen aus der ganzen Welt starten und landen. Neben Flügen von und nach Groß-

britannien – die den Schwerpunkt darstellen – gibt es Flugverbindungen nach Nordafrika, Japan, in den Nahen und Fernen Osten sowie auf den Balkan.

Das Bundespolizeirevier Heilbronn kontrolliert jährlich von den etwa 30 000 Verbindungen rund 300 Flüge. Damit ist Schwäbisch Hall der Verkehrslandeplatz mit den meisten Grenzübertritten in der Bundespolizeidirektion Stuttgart.

Auch große regionale Unternehmen nutzen die Grenzübergangsstelle, insbesondere für den Geschäftsreiseverkehr ins In- und Ausland. So kommt es, dass der Airport neben 100 Sport-, Segel- und Ultraleichtflugzeugen auch 20 Geschäftsflugzeuge beherbergt. In der Vergangenheit landeten hier bereits bekannte Persönlichkeiten aus Gesellschaft, Politik und Sport – hierunter Charles III., König des Vereinigten Königreichs, oder internationale Staatsoberhäupter.

Herausforderungen

Der Aufgabenschwerpunkt des Bundespolizeireviers Heilbronn liegt im bahnpolizeilichen Bereich und die Grenzkontrollen in Schwäbisch Hall sind zeitintensiv. Sie stellen die Beamtinnen und Beamten immer wieder vor organisatorische Herausforderungen, denn die Dienststelle liegt eine knappe Autostunde vom Flugplatz entfernt. Das Pendeln zwischen zwei angemeldeten Flugverbindungen lohnt sich nur selten und so wurde am Flugplatz ein Container für die Kolleginnen und Kollegen aufgestellt. Hier können sie sich bei

jeder Witterung aufhalten oder die Zeit für Sachbearbeitung nutzen.

Flughafenluft zu schnuppern, Reisepässe zu stempeln oder sich mit Pilotinnen und Piloten auszutauschen, ist für Bahnpolizistinnen und -polizisten ungewöhnlich. Die Aufgabe stellt eine willkommene Abwechslung dar und ermöglicht es, im dienstlichen Alltag über den Tellerrand hinauszuschauen. Der internationale Reiseverkehr – mitten im Nirgendwo – schafft hierfür die Grundlage. ■

¹ Im Gegensatz zu Verkehrsflughäfen, die über umfangreiche Infrastruktur und regelmäßige Linien- sowie Charterflüge verfügen, sind Verkehrslandeplätze kleiner und flexibler sowie auf Geschäfts- und Privatflüge ausgelegt.

Historie

Der Flugplatz blickt auf eine fast 100-jährige Geschichte zurück. Zunächst als militärischer Fliegerhorst genutzt, wurde er 1944 teilweise zerstört und durch die US-Armee wiederaufgebaut. Nach Abzug der US-amerikanischen Streitkräfte im Jahr 1994 erwarb die Würth-Gruppe den Flugplatz. Es folgte der Ausbau des Geländes zu einem privaten Verkehrsflugplatz, der über aktuelle Sicherungstechnik verfügt. Heute ist der Flugplatz einer der modernsten Business-Airports Deutschlands.



Einreisekontrolle direkt am Flugzeug

Mehr als eine Buchungsnummer

Passenger Name Record

Text Carsten Ziebler

Jede Flugreise beginnt mit einem Buchungscode. Das sind sechs Zeichen bestehend aus Buchstaben und Zahlen – die jedoch weit mehr als eine Reservierungsnummer darstellen. Tatsächlich steckt dahinter der Fluggastdatensatz, auch Passenger Name Record genannt – kurz PNR. Für Reisende wirkt er unscheinbar, dabei ist er längst ein zentrales Werkzeug im Kampf gegen Terrorismus und schwere Kriminalität.

Wer eine Flugreise bucht, hinterlässt Spuren. Dazu gehören Kontakt- und Zahlungsdaten, Reiserouten sowie Angaben zu Mitreisenden und Gepäck. All diese Daten fallen automatisch bei den Fluggesellschaften oder Reisebüros an. Sie enthalten keine geheimen Informationen, sondern nur die Daten, die jede oder jeder beim Buchen ohnehin angibt. Zusammen genommen bilden sie den Fluggastdatensatz.

Bekämpfung schwerer Straftaten

Als Folge einer Serie von Bedrohungen und Terrorlagen in Europa erließ die Europäische Union im Jahr 2016 die Richtlinie 2016/681, die seit 2017 alle Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, die Fluggastdaten zur Bekämpfung von Terrorismus und schwerer Kriminalität zu nutzen. In Deutschland ist hierfür die Fluggastdatenzentralstelle – Passenger Information Unit (PIU) – beim Bundeskriminalamt zuständig. Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter speichern, filtern und analysieren die erhobenen Daten. Die Bundespolizei gehört als Grenzbehörde zu den Hauptnutzern.

Der Abgleich erfolgt nach zwei Kategorien: Gibt es eine Fahndung gegen die Reisende oder den Reisenden, die einen Bezug zu Terrorismus oder schwerer Kriminalität haben könnte? Dann entsteht ein sogenannter Registertreffer. Zeigt das Buchungsverhalten jedoch ein Muster, das polizeilich aus früheren Fällen bekannt ist, so liegt ein „Mustertreffer“ vor. Damit

werden – auch ohne bestehende Fahndung – polizeilich auffällige Flugbuchungen erkannt.

Der daraus erstellte Personentreffer geht von der PIU über das Referat 11 des Bundespolizeipräsidiums an die örtlich zuständige Flughafendienststelle – schon lange bevor die Maschine startet oder landet. Der erste Datensatz liegt zumeist 48 Stunden vor Abflug vor, ein weiterer zwei Stunden vor Abflug. Der dritte Datensatz wird nach dem Schließen der Türen des Luftfahrzeugs übermittelt. Damit ist es sehr wahrscheinlich, dass sich die gesuchte Person tatsächlich an Bord befindet.

Die Beamtinnen und Beamten vor Ort können dadurch die Lage frühzeitig beurteilen und beispielsweise gezielte Kontrollen, Befragungen oder verdeckte Maßnahmen einleiten. Dieses Verfahren wird bei allen Verbindungen zu Staaten außerhalb der Europäischen Union und bei ausgewählten Flügen innerhalb der Europäischen Union angewandt.

Für die Bundespolizei ist PNR ein wichtiges Instrument zur Bekämpfung schwerer Straftaten – bedeutet zugleich aber auch einen erheblichen Mehraufwand. Denn ein möglicher Gefährder wird in der Regel nicht versuchen, mit seinem echten Dokument einzureisen. Deshalb werden die Urkunden aller Reisenden mit Fahndungstreffer eingehend überprüft. Und das sind viele. Der „Klassiker“: ein als verloren gemeldeter Personal-

ausweis, der später wiedergefunden wurde. Vielleicht hat ihn der Besitzer wirklich selbst wiedergefunden, vielleicht hat ihn aber auch jemand gefunden, der damit andere Dinge im Sinn hat.

Erfolge

Dennoch überwiegt der Nutzen. So konnten durch PNR in der Vergangenheit zahlreiche Fahndungstreffer erzielt und gesuchte Straftäterinnen und Straftäter festgenommen werden. Allein im vergangenen Jahr wurden 91 200 Fahndungstreffer an die Bundespolizei übermittelt – darunter 1 500 Haftbefehle. Etwa ein Drittel davon wäre ohne PNR nicht festgestellt worden. Auch für die Ermittlungen spielt PNR eine wichtige Rolle. Durch eine Recherchefunktion können durch die PIU unter anderem über Kreditkartennummern, Reisebüros oder E-Mail-Adressen Auskünfte erlangt und dadurch Verbindungen zu weiteren Personen oder Organisationen hergestellt werden. Ganze Strukturen können so sichtbar werden. Auch die sogenannten Mustertreffer entfalten ihre Wirkung – so wurden im Jahr 2024 von etwa 1 800 relevanten PNR-Treffern 1 000 Personen von einer Beförderung nach Deutschland ausgeschlossen.

Datenschutz

Gerade weil die Fluggastdaten so viele Informationen enthalten, ist deren Verarbeitung an strenge rechtliche Vorgaben geknüpft. Grundsätzlich werden die Daten nach sechs

Monaten gelöscht. Jegliche Zugriffe darauf werden dokumentiert und regelmäßig überprüft. Jede Analyse muss verhältnismäßig sein. Daher kontrolliert der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit regelmäßig den Umgang mit PNR-Maßnahmen.

Unter diesen engmaschigen Vorgaben lassen sich nicht nur deutlich mehr Haftbefehle vollstrecken. PNR ermöglicht auch eine gezielte Fahndung innerhalb Europas – sowohl im Alltag als auch als schnelle Reaktion auf große Schadensereignisse, wie sie sich 2015 in Paris und 2016 in Brüssel ereignet haben. Und all das ist dank eines kleinen, sechsstelligen Codes aus Zahlen und Buchstaben auf dem Flugticket möglich. ■

Achtung Verwechslungsgefahr

Bei dem Passanger Name Record (PNR) handelt es sich nicht um die Passagierdatendatei (PDD).

Was ist der Unterschied?

PNR wird vom Bundeskriminalamt erhoben und von verschiedenen Sicherheitsbehörden des Bundes und der Länder genutzt. Bei der PDD handelt es sich um eine Datei der Bundespolizei, deren Rechtsgrundlage § 31a Bundespolizeigesetz ist. Sie kann nicht von anderen Behörden genutzt werden.

Was ist die Passagierdatendatei?

Auf Grundlage polizeilicher Lagekenntnisse werden Luftfahrtunternehmen auf bestimmten Routen aus Drittstaaten dazu verpflichtet, für den jeweiligen Flug eine Passagierliste direkt an die Bundespolizei zu übermitteln. Diese enthält alle Personen- und Ausweisdaten sowie das Flugrouting. Somit ist für die Bundespolizei die gesamte Passagierliste einsehbar.

Was ist das Ziel der Passagierdatendatei?

Sie dient insbesondere der Bekämpfung irregulärer Migration sowie einer fahndungsmäßigen Überprüfung der grenzüberschreitenden Reisenden vor der Landung.

Registertreffer

Treffer in einem **Fahndungssystem**
z. B. INPOL, Schengener Informationssystem

Mustertreffer

Treffer aufgrund **personen- oder reisebezogener Merkmale**
z. B. Reiseroute, Nationalität, auffällige Buchung

Zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung terroristischer **Straftaten** und **schwerer Kriminalität**

Straftatenkatalog gem. § 4 Abs. 1 Fluggastdatengesetz

- § 129a Strafgesetzbuch (StGB) Bildung terroristischer Vereinigungen
- § 129b StGB kriminelle und terroristische Vereinigungen im Ausland
- Androhung der oben genannten Straftaten
- § 89a StGB Vorbereitung einer **schweren staatsgefährdenden Gewalttat**
- § 89c StGB **Terrorismusfinanzierung**
- § 91 StGB Anleitung zur Begehung einer **schweren staatsgefährdenden Gewalttat**

Eine Straftat im unmittelbaren Zusammenhang mit terroristischen Aktivitäten nach Art. 1 des Rahmenbeschlusses des Rates der Europäischen Union 2008/919/JI

Abs. 1 lit.

- a) Öffentl. Aufforderung zur Begehung einer terroristischen Straftat
- b) Anwerbung für terroristische Zwecke
- c) Ausbildung für terroristische Zwecke

Abs. 2 lit.

- d) bis f) schwerer Diebstahl, Erpressung, die Ausstellung gefälschter Verwaltungsdokumente mit dem Ziel einer der oben genannten Straftaten zu begehen.

Eine Straftat die einer in Anhang II zur Richtlinie (EU) 2016/681 aufgeführten strafbaren Handlung entspricht und die mit einer Freiheitsstrafe im Höchstmaß von mindestens drei Jahren bedroht ist

Insbesondere von Bedeutung:

- § 129 StGB **Bildung krimineller Vereinigungen**
- § 232a StGB **Zwangsprostitution**
- § 263 ff StGB **Betrugsdelikte**
- § 96 Aufenthaltsgesetz **Einschleusen von Ausländern**
- § 267 ff StGB **Urkundendelikte**
- § 95 Abs. 1 Nr. 2 und 3 AufenthG **Beihilfe zu Einreise und Aufenthalt**

Flugbuchung



PNR-48 Push:
48 bis 24 Stunden
vor geplantem Abflug

Check-In



PNR-2 Push:
2 Stunden vor geplantem Abflug,
wenn Änderungen zu PNR-48 vorliegen

Abgeschlossenes Boarding



PNR-0 Push:
nach **abgeschlossenem** Boarding

First Class

BOARDING PASS

FLIGHT: A 0000

Gate: 0

BOOKING ABC123

Ref.

SEAT

00B



Eine Kamera nimmt das Gesicht des Reisenden auf und gleicht es mit den Daten im Pass ab.

Grenzkontrolle der Zukunft

Neues Ein- und Ausreisesystem für Drittstaatsangehörige

Text Enrico Thomschke

Mitte Oktober 2025 startete am Düsseldorfer Flughafen das europäische Ein- und Ausreisesystem, Entry/Exit System (EES). Angelehnt an die Vorgaben der Europäischen Union folgten in einem Rhythmus von zwei Wochen die Airports in Frankfurt am Main und München. Bis zum 9. April 2026 sollen alle Flug- und Seehäfen mit internationalen Verbindungen schrittweise eingegliedert und damit die Sicherheit der Außengrenzen erhöht werden.

Es ist der 12. Oktober 2025. Um 12:10 Uhr landet ein Flugzeug aus dem türkischen Antalya in Düsseldorf. Die Passagiere verlassen die Maschine und begeben sich in Richtung Einreisekontrolle – soweit nicht ungewöhnlich. Doch einige der Flugreisenden werden an diesem Tag europäische Geschichte schreiben. Insgesamt 112 von ihnen reisen heute erstmalig über das EES ein. Passend zum besonderen Ereignis der Inbetriebnahme des Systems ist dann auch der erste Nutzer: Ein gebürtiger Syrer wird mit seinem Reisepass aus Saint Lucia (Ostkaribik) vorstellig.

Neues Verfahren

Die Einreisekontrolle beginnt eher gewöhnlich: Das Ausweisdokument wird vorgelegt und die darin enthaltenen Daten werden mittels des Dokumentenlese- und -prüfgerätes ausgewertet.

Ab dann greifen die neuen Regelungen. Zunächst werden vier Fingerabdrücke der rechten Hand erfasst. Eine Kamera nimmt das Gesicht des Reisenden auf und gleicht es mit der Lichtbildseite des Passes sowie dem auf dem Chip des Reisepasses gespeicherten Foto ab. Die Daten landen schließlich im sogenannten EES-Dossier des Passagiers. Darin sind künftig alle Reisebewegungen für zunächst drei Jahre gespeichert. Während der schrittweisen Inbetriebnahme werden die Reisepässe der Einreisenden weiterhin gestempelt – ab Mitte April 2026 entfällt auch das. Dann nutzen die etwa 225 000 Drittstaatsangehörigen, die jährlich für einen Kurzaufenthalt von nicht mehr als 90 Tagen pro Halbjahr über Deutschland in den Schengen-Raum ein- und ausreisen, ausschließlich das neue Verfahren.

Um die Prozesse zu beschleunigen, wurden 500 sogenannte Self-Service Systeme entwickelt und beschafft. Reisende können damit an acht deutschen Flughäfen ihre alphanumerischen und biometrischen Daten vorab erfassen lassen, wodurch die manuelle Kontrolle entzerrt und effizienter wird.

Auch die Kolleginnen und Kollegen mussten mit den neuen Rechtsvorschriften und Funktionen vertraut gemacht werden. Hierfür wurden eigene E-Learning-Kurse entwickelt und Multiplikatoren in den Dienststellen fortgebildet – viel Aufwand, damit die Inbetriebnahme gelingt.

Höhere Sicherheit

Das EES soll zur Modernisierung und Steigerung der Qualität und Effizienz der Grenzkontrollen beitragen. Ziel ist

es, die Sicherheit der europäischen Außengrenzen zu erhöhen. Dabei ermöglicht das Verfahren eine verbesserte Identitätsprüfung, wodurch Identitätsbetrug – also die unberechtigte Einreise von Menschen mittels falscher Ausweisdokumente – verhindert werden kann. Durch den digitalen Stempel kann zudem detailliert die Reiseroute nachvollzogen und die Überschreitung der Aufenthaltsdauer – und damit der unerlaubte Aufenthalt – einfacher registriert werden. Perspektivisch soll das EES verlässliche Daten über Menschen liefern, die sich unerlaubt in Deutschland oder der Europäischen Union aufhalten.

Ob sich diese Ziele umsetzen lassen, wird sich während der schrittweisen Inbetriebnahme zeigen. Das Verfahren muss sich erst noch etablieren. Künftig wird das EES, so hofft man, die Grenzkontrollen revolutionieren. ■



Fingerabdrücke der rechten Hand werden erfasst.

Karikatur



Sascha Günther



Flughafenasylverfahren

Entscheidung innerhalb weniger Tage

Text Benjamin Koenig

Am Frankfurter Flughafen landen täglich tausende Menschen, darunter Geschäftsreisende, Urlauber und Transitpassagiere. Für einige von ihnen beginnt hier nicht nur eine Reise, sondern auch ein rechtliches Verfahren. Denn wer ohne gültige Ausweispapiere einzureisen versucht oder aus einem als sicher eingestuften Herkunftsstaat kommt und um Schutz bittet, darf den Transitbereich des Flughafens zunächst nicht verlassen. Innerhalb weniger Tage entscheidet sich dann, ob die Person in Deutschland bleiben darf oder zurückgewiesen wird.

Das Flughafenverfahren ist ein Sonderfall im deutschen Asylrecht. Es geht zurück auf den Asylkompromiss von 1992, als die Politik die Notwendigkeit sah, Verfahren zu beschleunigen und Missbrauch vorzubeugen. Auslöser war der historische Höchststand von Asylgesuchen. Mehr als 430 000 Menschen suchten damals Schutz in Deutschland. Viele flohen vor den Kriegen im zerfallenden Jugoslawien oder den politischen Umbrüchen in der ehemaligen Sowjetunion. Zahlreiche von ihnen versuchten, ohne Identitätspapiere einzureisen – ein Umstand,

der Befürchtungen nährte, Asylbegehren könnten zur unregelmäßigen Einreise genutzt werden.

Ablauf

Das Verfahren hat seine Grundlage in § 18a Asylgesetz. Dort ist festgelegt, dass Personen ohne gültige Reisedokumente oder aus einem sogenannten sicheren Herkunftsstaat nicht über einen Flughafen in das Bundesgebiet einreisen dürfen, solange über ihren Antrag auf Asyl nicht entschieden ist. Juristisch spricht man von der „Fiktion der Nichteinreise“.

Für die inhaltliche Prüfung eines Asylantrages ist das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) zuständig. Innerhalb von zwei Tagen muss es entscheiden, ob der Antrag begründet ist oder nicht. Ist dies zeitlich nicht möglich, darf die Person einreisen. Wird der Antrag durch das BAMF als „offensichtlich unbegründet“ abgelehnt, sind gegen die Entscheidung mit einer Frist von drei Tagen Rechtsmittel zulässig. Im Eilverfahren überprüft das Verwaltungsgericht innerhalb von 14 Tagen, ob die Ablehnung des Asylantrages rechtmäßig ist. Derartige

Verfahren werden an den Flughäfen in Frankfurt, Berlin und München angewandt. Spätestens 19 Tage nach Antragstellung ist das Asylverfahren somit abgeschlossen. Während dieser Zeit ist – im Falle des Frankfurter Flughafens – das Bundesland Hessen für Unterbringung, Verpflegung und medizinische Versorgung der Schutzsuchenden zuständig.

Wird die ablehnende Entscheidung des BAMF durch das Verwaltungsgericht bestätigt, hat das zuständige Amtsgericht eine weitere Unterbringung im Transitbereich des Flughafens und damit eine Freiheitsentziehung bis zum Vollzug der Einreiseverweigerung zu prüfen.

Aus dem Flugzeug ins Verfahren

Wie komplex das Flughafenasylverfahren sein kann, zeigt der Fall eines jordanischen Staatsangehörigen, der versuchte, aus Jamaika einzureisen. Er hatte weder Pass noch Gepäck dabei – stattdessen äußerte er ein Asylbegehren. Den Weiterflug nach Amman trat er nicht an. Das BAMF prüfte den Fall und lehnte den Antrag als „offensichtlich unbegründet“ ab. Die Entscheidung wurde durch das Verwaltungsgericht bestätigt.

Was nach einem schnellen Ende klingt, zieht ein aufwendiges Verfahren nach

sich: Jamaika verweigerte die Aufnahme. Zwei Monate benötigte die konsularische Vertretung Jordaniens, um Passersatzpapiere auszustellen. Der Weiterflug in sein Heimatland scheiterte zunächst am Widerstand des Mannes. Am Ende reiste der Mann in einem medizinisch begleiteten Kleincharter mit drei Personenbegleitern Luft der Bundespolizei über Heraklion (Griechenland) nach Amman aus. Fast drei Monate verbrachte er im Transitbereich des Flughafens – ein Beispiel für die Komplexität, die solche Verfahren oft mit sich bringen, und für die Ausdauer, die sie oft erfordern. Doch nicht jeder Fall gestaltet sich so aufwendig. Häufig verlaufen Verfahren deutlich schneller – etwa, wenn Identität und Herkunft zweifelsfrei feststehen und keine Rechtsmittel eingelegt werden. So etwa bei einem Mann aus Guinea, der versuchte, mit einem verfälschten französischen Reisepass über Casablanca einzureisen. Sein Asylantrag wurde abgelehnt, er verzichtete auf Rechtsmittel und wurde rund vier Wochen später nach Conakry zurückgewiesen.

Auch eine Frau aus Simbabwe stellte unlängst einen Asylantrag. Sie reiste über das türkische Antalya ein und konnte lediglich eine Identitätskarte aus Simbabwe vorzeigen. Nach Ablehnung ihres Asylantrags trat sie 24 Tage

nach ihrer Ankunft in Frankfurt am Main mit einem neuen Passersatzpapier ihre Heimreise nach Harare an. In einem weiteren Fall reiste ein Mann aus Marokko über Manila (Philippinen) und Seoul (Südkorea) ein – ebenfalls ohne gültigen Pass. Bereits 15 Tage nach Ablehnung seines Antrags konnte der Mann nach Marrakesch zurückgeführt werden.

Diese Beispiele zeigen, wie unterschiedlich die Abläufe im Flughafenasylverfahren sein können.

Kritik, Kontroversen – und der Blick nach vorn

Seit seiner Einführung ist das Flughafenasylverfahren umstritten. Befürworter sehen darin ein effizientes Instrument, um Verfahren mit klarer Ausgangslage zügig abzuschließen. Kritiker dagegen bemängeln die knappen Fristen und die eingeschränkte Zeit für die rechtliche Befassung und unabhängige Beratung.

Zwischen diesen beiden Polen bewegt sich die Diskussion von 1992 bis heute: Es bleibt ein Verfahren im Spannungsfeld zwischen zügiger Entscheidung und sorgfältiger Prüfung. Mit dem Gemeinsamen Europäischen Asylsystem (GEAS) will die Europäische Union die Weichen für die kommenden Jahre stellen und Migration



Spielplatz in der Erstaufnahmeeinrichtung



Bibliothek auf dem Gelände

verlässlich steuern, Schutzstandards wahren sowie irreguläre Sekundärmigration begrenzen.

Das Flughafenverfahren wird auch nach dem voraussichtlichen Start von GEAS am 12. Juni 2026 ein Verfahren im Wandel bleiben. Ob der Spagat zwischen Tempo und Sorgfalt gelingt, entscheidet sich jedoch nicht im Gesetzblatt, sondern im Alltag – und genau daran wird sich GEAS messen lassen müssen. ■



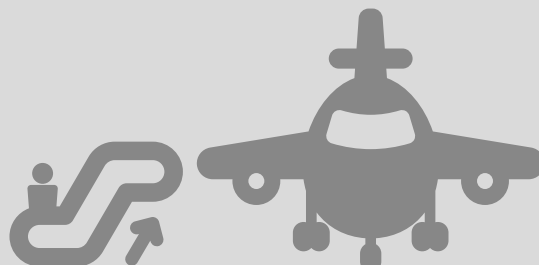
Im Gespräch – Leiterin der Außenstelle Annette Goy und Thorsten Groh, Dienstgruppenleiter Asylbearbeitung

Dokumentensichtung

Luftfahrtunternehmen dürfen nach § 63 Abs. 1 Aufenthaltsgesetz (AufenthG) Ausländer nur in das Bundesgebiet befördern, wenn diese einen Pass und einen Aufenthaltstitel mitführen. Werden Asylsuchende bei der Grenzkontrolle vorstellig und äußern ein Schutzbegehren, sind sie jedoch häufig nicht mehr im Besitz solcher Dokumente und können auch keine Bordkarte vorlegen. Sofern bei Flügen aus Drittstaaten nach ausgewerteten Lage- und Ermittlungserkenntnissen damit gerechnet werden muss, dass deren Staatsangehörige nicht über die erforderlichen Reisedokumente verfügen, kann eine Dokumentensichtung auch am Luftfahrzeug vorgenommen werden. Sie hat vor einer Vermischung mit Passagieren anderer Flüge zu erfolgen. Es handelt sich dabei um eine lagebildabhängige Kontrolle gemäß § 22 Abs. 1a Bundespolizeigesetz, die nicht die Intensität einer Grenzübertrittskontrolle nach Art. 8 des Schengener Grenzkodexes haben darf. Die Dokumentensichtung dient dazu, das Unterdrücken von Reisedokumenten zu verhindern und eine beweiskräftige Zuordnung unerlaubt beförderter Drittstaatsangehöriger zu dem jeweiligen Beförderungsunternehmen zu gewährleisten.

Bedeutung für das Asylverfahren:

- Ist das Abflugland bekannt, kann von der Regelung nach dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt Gebrauch gemacht werden, wonach das Abflugland nach Abschluss des Asylverfahrens zur Rückübernahme der oder des Asylsuchenden verpflichtet ist.
- Es kann verhindert werden, dass Passagiere ihre Dokumente nach der Ankunft vernichten, verstecken oder weitergeben.
- Nach § 71 Abs. 3 Nr. 5 in Verbindung mit §§ 64 und 66 AufenthG müssen neben dem Ausländer auch die Luftfahrtunternehmen die Kosten tragen, die während des Aufenthalts und für die Rückbeförderung eines Passagiers entstehen, der mangels Passes und gültigen Aufenthaltstitels nicht zur Einreise berechtigt ist.



Außenansicht

Einblicke in die hessische Erstaufnahmeeinrichtung

Text **Annette Goy**

Das Regierungspräsidium Gießen ist für die Unterbringung der Flüchtlinge in einer geschlossenen Einrichtung während des Flughafenasyilverfahrens zuständig. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter versorgen die Menschen, stehen für Gespräche zur Verfügung und geben ihnen eine Tagesstruktur.



Annette Goy, leitet seit August 2025 die Außenstelle der Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge am Flughafen Frankfurt am Main



Es ist 18:30 Uhr, als Ali H. von der Bundespolizei in die Außenstelle der Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge am Frankfurter Flughafen gebracht wird. Die Einrichtung ist eine geschlossene Unterkunft: Bewohnerinnen und Bewohner dürfen sie nicht verlassen. Sie gelten während der Unterbringung als nicht in die Bundesrepublik Deutschland eingereist.

Tagesstruktur

Nach der Ankunft nehmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einer Sicherheitsfirma Ali H. in Empfang. Er erhält erste Informationen, Bettzeug und ihm wird sein Zimmer gezeigt. Die Außenstelle hat mehr als 25 Unterkunftsräume mit 100 Betten. Frauen, Familien und allein reisende Männer sind in getrennten Bereichen untergebracht. Der Alltag ist klar strukturiert: Nach dem Frühstück um 9 Uhr können die Bewohnerinnen und Bewohner an einem Deutschunterricht teilnehmen oder Freizeitangebote im Innen- und Außenbereich nutzen – zur Auswahl stehen unter anderem Tischtennis, Tischkicker und Spielplätze für Kinder. Die Unterkunft bietet zudem eine Bücherei, einen Sportraum sowie Gebetsräume. Dreimal täglich gibt es Mahlzeiten, abends treffen sich die Asylsuchenden häufig im Aufenthaltsraum zum Nachrichtenschauen oder zum Austausch.

Flughafenverfahren

Das Besondere ist, dass sich die Einrichtung einen Gebäudekomplex mit der Bundespolizei und dem Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) teilt. Befragungen können bereits kurz nach der Ankunft vor Ort erfolgen. Durch die kurzen Wege ist es dem BAMF möglich, innerhalb der gesetzlichen Frist von zwei Tagen über den Asylantrag zu entscheiden. Unterstützung finden die Bewohnerinnen und Bewohner beim kirchlichen Flüchtlingsdienst, der eine unabhängige Asylverfahrensberatung anbietet. Dennoch erleben viele, dass ihre Hoffnungen enttäuscht werden. Im Fall von Ali H. folgt schon wenige Tage nach Antragstellung ein Ablehnungsbescheid – und damit die Verweigerung der Einreise nach Deutschland. Ob er bei dem Verwaltungsgericht um Eilrechtsschutz ersucht, muss er nun gemeinsam mit seinem Anwalt prüfen.

Zusammenarbeit der Behörden

Die Unterbringung von Flüchtlingen in einer geschlossenen Einrichtung, wie hier am Flughafen, bringt für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Regierungspräsidiums Gießen besondere Herausforderungen mit sich. Die Hauptaufgabe liegt darin, ankommende Menschen aus ganz unterschiedlichen Kulturen eine Unterkunft zu geben.

Die Rolle der Bundespolizei besteht hingegen darin, die Ankommenden vom Luftfahrzeug oder von der Grenzkontrolle bis zur Erstaufnahmeeinrichtung zu begleiten. Die Kolleginnen und Kollegen sichern damit die Abläufe und gewährleisten die fiktive Transitsituation. Nur durch die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen dem BAMF, der Bundespolizei und der Erstaufnahmeeinrichtung ist die Umsetzung des Flughafenverfahrens so reibungslos möglich. Dies gilt besonders beim Umgang mit unbegleiteten minderjährigen Asylsuchenden. Hier gelten besondere Schutzmaßnahmen, etwa die Hinzuziehung von Jugendämtern und speziell geschultem Personal, um dem Kindeswohl gerecht zu werden.

Die Erstaufnahmeeinrichtung am Frankfurter Flughafen ist ein Ort, an dem Alltag, rechtliche Verfahren und behördliche Zusammenarbeit eng miteinander verwoben sind. Für die Schutzsuchenden bedeutet der Aufenthalt vor allem Unsicherheit. Für die Behörden ist es eine anspruchsvolle Aufgabe, innerhalb kürzester Zeit über Schicksale zu entscheiden und dabei die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Das Verfahren führt aber auch dazu, dass die betroffenen Personen sehr schnell Klarheit darüber haben, ob es eine Zukunft in Deutschland für sie gibt oder nicht. ■



Prüfung der Ausweisdokumente auf Herz und Nieren

Ausweisdokumente im Warenverkehr

Mit „Express“ gegen Schleuser und Dokumentenfälscher

Text Yvonne Manger

Täglich werden an deutschen Flughäfen unzählige Reisedokumente von der Bundespolizei überprüft. Die meisten davon bei grenzpolizeilichen Ein- oder Ausreisekontrollen. Oft werden Dokumente auch per Fracht in alle Welt versandt. Einige davon stellt der Zoll bei der Warenkontrolle fest und übergibt diese als Zufallsfunde zur Prüfung an die Bundespolizei.

Allein am Flughafen Leipzig/Halle werden jährlich etwa 4 500 Identitätspapiere aus Warensendungen auf Echtheit geprüft. Die Urkundenprüferinnen und -prüfer der Bundespolizei handeln dabei in Amtshilfe für den Zoll. Sind die Dokumente echt und liegen keine sonstigen Hinweise auf deren Missbrauch vor, gehen sie zurück in den Warenverkehr und erreichen irgendwann ihren Empfänger. Weisen sie Fälschungsmerkmale auf, leitet die Bundeszollverwaltung ein Strafverfahren ein. Die weiteren Ermittlungen weist die Staatsanwaltschaft aufgrund regelmäßig vorhandener Schleusungs-

hintergründe in der Regel der Bundespolizei zu.

Dokumentenprüfung

Thomas Rackwitz ist Urkundenprüfer am Flughafen Leipzig/Halle. Erhält er ein Ausweisdokument aus einer Warensendung, überprüft er dieses auf Echtheit. Dabei schaut er zunächst, ob ein Wasserzeichen zu erkennen ist. Dieses wird grundsätzlich bei der Herstellung des Dokumentenpapiers eingebracht und ist beim Durchleuchten mit der Taschenlampe sichtbar. Anschließend kontrolliert er den Schutzmusterdruck, also den

Untergrund des Dokuments. Neben der Überprüfung weiterer dokumentenspezifischer Sicherheitsmerkmale schaut Thomas Rackwitz mit einem Mikroskop, ob das Dokument Beschädigungen aufweist. Dies könnte auf eine Veränderung der personenbezogenen Daten oder einen Lichtbildtausch hinweisen. Anschließend werden die maschinenlesbare Zeile und der eingebrachte elektronische Chip mithilfe eines dienstlichen Smartphones und eines Dokumentenlesegeräts geprüft. Stimmen die Daten nicht überein, folgen weitere Prüfschritte. Wenn der Urkundenspezialist



Gefälschte und verfälschte Identitätspapiere werden als Fracht in die ganze Welt verschickt.



Unzählige Warensendungen zieht die „Soko Express“ jährlich aus dem Verkehr.

fertig ist, steht fest, ob es sich um ein echtes, ein totalgefälschtes oder verfälschtes Dokument handelt.

Frachtdrehkreuz

Der Flughafen Leipzig/Halle ist mit jährlich 1,4 Millionen Tonnen Fracht eines der größten Drehkreuze Europas. Aufgrund der Vielzahl festgestellter gefälschter oder verfälschter Reisedokumente in Warensendungen wurde bereits 2018 die sogenannte „Soko Express“ in Kooperation zwischen den Bundespolizeiinspektionen Leipzig und Kriminalitätsbekämpfung Halle (Saale) gegründet. Im Auftrag der Staatsanwaltschaft Leipzig ermitteln aktuell sechs Angehörige beider Dienststellen für diese Einheit. Sie versuchen, die Empfängerinnen und Empfänger der Sendungen sowie die angedachten Dokumentennutzerinnen und -nutzer zu identifizieren und damit Schleusungshintergründe aufzudecken. Die Ermittler nutzen dabei alle zur Verfügung stehenden Recherche-systeme. Hinzu kommen kriminaltechnische Untersuchungen der Warensendungen und Dokumente, Gesichtserkennung oder eine kontrollierte Zustellung der Dokumente. Sind die Nutzerin beziehungsweise der Nutzer oder die Empfängerin beziehungsweise der Empfänger identifiziert, werden

gegen sie Strafverfahren eingeleitet und in den meisten Fällen Durchsuchungen angeregt.

Nicht selten führen die Spuren zu Schleuserinnen und Schleusern oder Fälscherinnen und Fälschern ins Ausland. Über Europol, die Polizeibehörde der Europäischen Union in Den Haag, werden die Daten und Erkenntnisse an die betroffenen Mitgliedstaaten übermittelt.

Ermittlungserfolge

Neben Strafverfahren, in denen gegen einzelne Empfängerinnen und Empfänger einer Sendung ermittelt wird, stehen größere Strukturverfahren gegen Mehrfachversenderinnen und -versender im Fokus der „Soko Express“.

In einem unter dem Namen „EV Kosmos“ geführten Verfahren fiel ein Mann mit mehreren Warensendungen auf, in denen sich insgesamt 36 gefälschte und 8 verfälschte Dokumente befanden. Diese sollten Empfängerinnen und Empfänger in der Türkei, in Schweden, in Spanien, aber auch in Deutschland erreichen. Einem Adressaten in Berlin konnten vorab bereits Schleusungen mittels Ausweisüberlassungen zugeordnet werden.

Durch Telefonüberwachungen wurden ihm weitere Schleusungen sowie Verbindungen zu einer Fälscherwerkstatt in Griechenland nachgewiesen. Im Ergebnis intensiver Ermittlungen fanden zeitgleich – und unter Einbindung von Europol – Durchsuchungen in verschiedenen deutschen Städten und in Athen (Griechenland) statt. Dabei stellten die Ermittlerinnen und Ermittler unter anderem eine Vielzahl an gefälschten und verfälschten Dokumenten sicher. Mit der Sicherstellung dieser Urkunden wurde die beabsichtigte Nutzung der Dokumente zur Täuschung im Rechtsverkehr oder zur Täuschung über die wahre Identität oder über das eigentliche Aufenthaltsrecht unterbunden.

Jährlich zieht die „Soko Express“ rund 1 000 totalgefälschte und etwa 150 verfälschte Dokumente aus dem Warenverkehr. Jede dieser Urkunden hätte nicht nur eine neue Identität, die Beantragung von Sozialleistungen oder die Aufnahme einer vermeintlich legalen Beschäftigung ermöglicht, sondern auch eine Täuschung im Geschäftsverkehr – beispielsweise bei Kontoeröffnungen oder Kaufverträgen. Die damit einhergehenden Schäden für die Allgemeinheit wären immens. ■

Bilderstrecke

Ein wachsender „Käfer“ – Neues Terminal am Flughafen Frankfurt am Main

Das im Bau befindliche Terminal 3 des Frankfurter Flughafens hat die Form eines Käfers, mit Kopf, Hals, Rumpf und Beinen. Der „Körper“ des Terminals, bestehend aus Ankunfts- und Abflughalle, Sicherheitsspange und zentralem Marktplatz, lässt sich jederzeit zu seinen beiden Seiten hin erweitern. Die Abflughalle kann beispielsweise auf das Doppelte vergrößert werden. Das Terminal wird daher auch liebevoll „The Growing Beetle“ (der wachsende Käfer) genannt. Sämtliche Vertikalstrukturen sind bereits in der ersten Ausbaustufe vorhanden. Dadurch bleibt das innovativ durchdachte und nachhaltig geplante Bauwerk zukunftssicher und stärkt die Rolle des Flughafens Frankfurt als zentrales Drehkreuz in Europa.

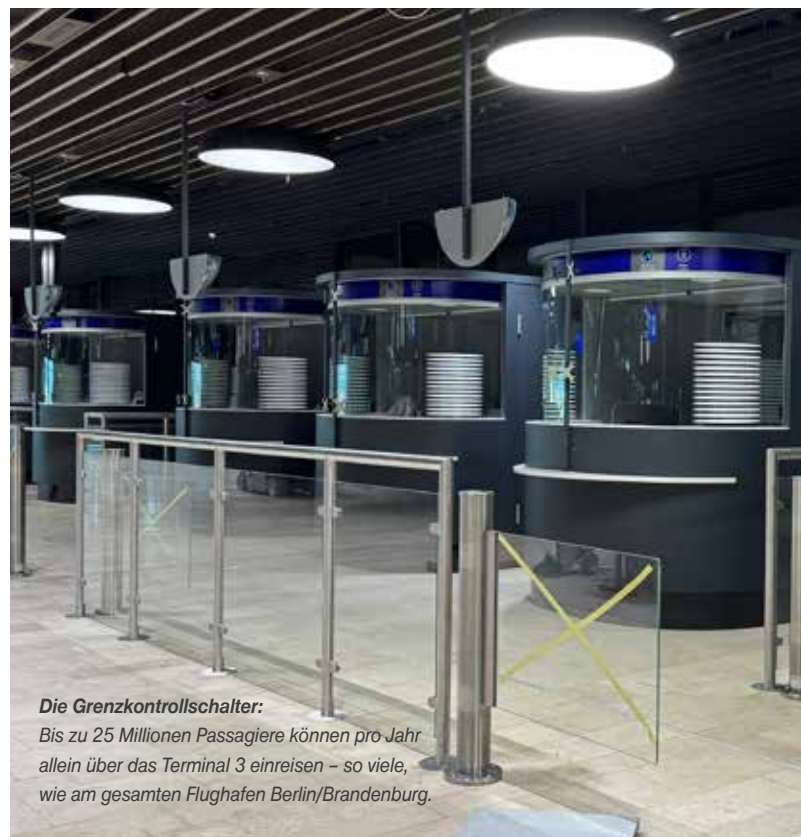




Luftaufnahme der Baustelle des künftigen Terminals 3

Zahlen, Daten, Fakten

- 176 000 Quadratmeter Grundfläche – das entspricht etwa 25 Fußballfeldern, dem zweifachen des Berliner Alexanderplatzes oder 40 Prozent des Vatikanstaats.
- 112 000 Tonnen Stahl – das entspricht dem 15-fachen des Eiffelturms.
- Die Kapazität liegt nach Fertigstellung mit 3 Flugsteigen zunächst bei bis zu 19 Millionen Reisenden im Jahr, ähnlich der Kapazität des Flughafens Düsseldorf.
- Im Vollausbau liegt die Kapazität bei 25 Millionen Reisenden, ähnlich der Kapazität des Flughafens Berlin/Brandenburg.
- 11 Kilometer Gepäckförderanlage (KI-gesteuert), 99 Aufzüge und 89 Fahrtreppen
- Modulbauweise: Die Terminalhauptgebäude mit den Flugsteigen H und J gehen im Frühjahr 2026 in Betrieb.
- Flugsteig K kann bei Bedarf als dritter Bauabschnitt errichtet werden.



Die Grenzkontrollschalter:

Bis zu 25 Millionen Passagiere können pro Jahr allein über das Terminal 3 einreisen – so viele, wie am gesamten Flughafen Berlin/Brandenburg.



Gepäckausgabe: Hier werden die Passagiere auf ihre Koffer warten.



Der Check-in im neuen Terminal erfolgt überwiegend voll-automatisch – die Passagiere erledigen nahezu alles selbst.



Ein Eingang zur Wache der Bundespolizei.
Die Bundespolizeiinspektion IV des Flughafen Frankfurt am Main wird bei der Neueröffnung von Terminal 2 umziehen.

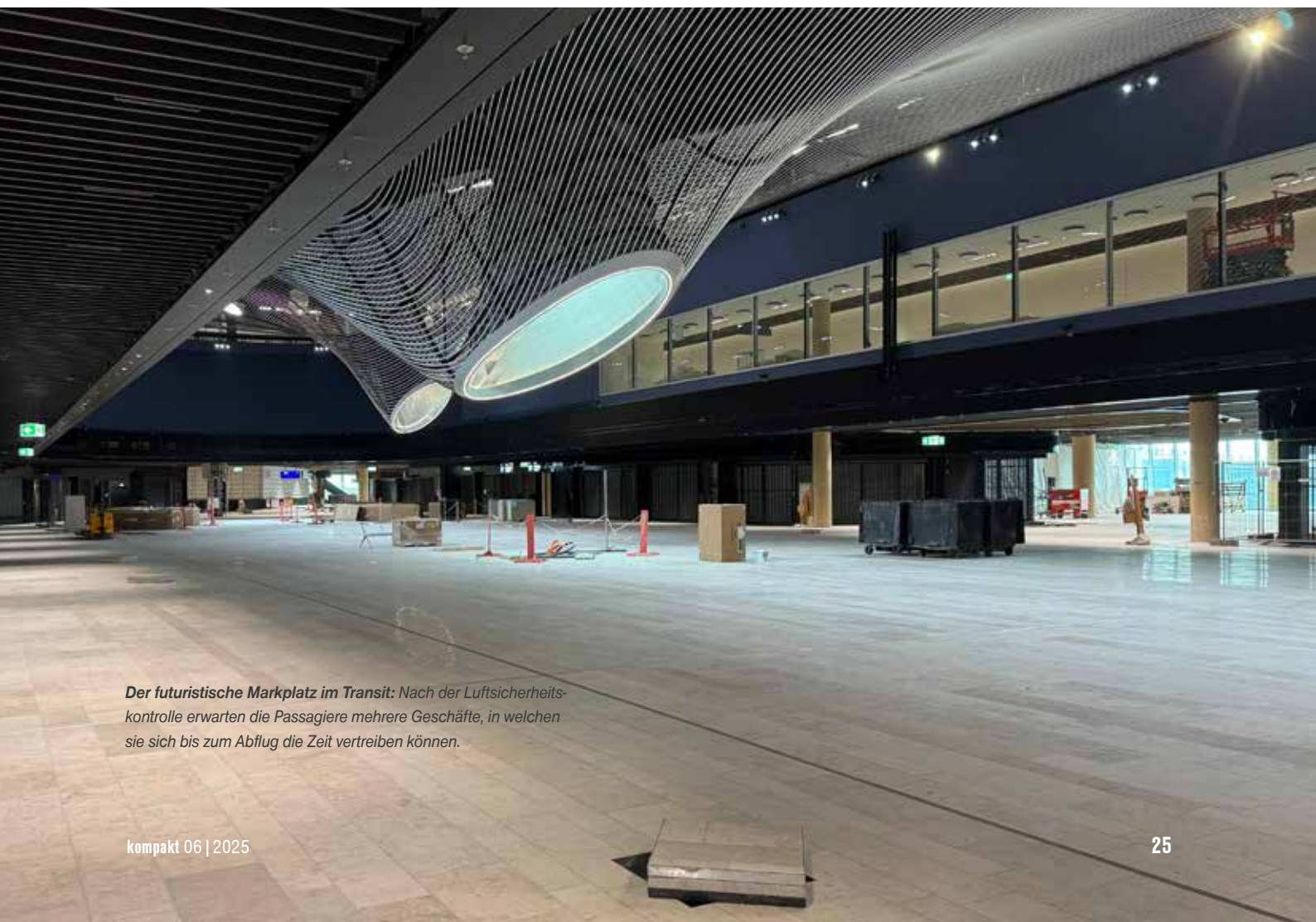
Was bedeutet das neue Terminal für die Bundespolizei?

Nach der Fertigstellung des Neubaus wird Terminal 2 für voraussichtlich zwei Jahre geschlossen, um umfassende Sanierungs- und Umbaumaßnahmen durchzuführen. Die dort örtlich zuständige Bundespolizeiinspektion IV übernimmt für diese Zeit zunächst Terminal 3.

Dazu muss die gesamte Dienststelle in mehreren Abschnitten sukzessive umziehen. Vom Büroinventar über die Waffenschließanlage bis hin zu den Bleistiften – alles muss mit. Nach der Eröffnung von Terminal 3 am 22. April 2026 werden beide Terminals zunächst im Parallelbetrieb weiterlaufen, bis sämtliche Airlines umgezogen sind. Das allein wird eine große Herausforderung für die Bundespolizei. Die Abläufe innerhalb der beiden Terminals unterscheiden sich in Teilen erheblich. So werden die Prozessstellen reduziert: Aus zwei dezentralen wird eine zentrale Grenzkontrollstelle und eine Transferkontrollstelle, die mit Wechselschaltern ausgestattet ist und je nach Bedarf als Ein- oder Ausreisekontrolle genutzt werden kann. Zudem wird aus bis zu sieben Luftsicherheitspuren des Terminals 2 eine moderne Luftsicherheitskontrollstelle im Terminal 3. Die Kolleginnen und Kollegen nehmen bereits an den Basisprobebetrieben des neuen Terminals teil, um sich im Vorfeld mit dem neuen Einsatzort vertraut zu machen.



Blick in die Wache: Technik und Mobiliar werden sukzessive aufgebaut.



Der futuristische Markplatz im Transit: Nach der Luftsicherheitskontrolle erwarten die Passagiere mehrere Geschäfte, in welchen sie sich bis zum Abflug die Zeit vertreiben können.

Flugsicherheitsbegleiter

Die unsichtbaren Spezialkräfte



Text **Marvin Katzer**

Zuverlässig, verantwortungsvoll und zurückhaltend agieren sie an Bord deutscher Luftfahrzeuge. Legendiert gewährleisten Flugsicherheitsbegleiter (FSB) der Bundespolizei Sicherheit im Luftverkehr – und zwar weltweit.

Der Terroranschlag auf das World Trade Center in New York (USA) am 11. September 2001 offenbarte den Sicherheitsbehörden weltweit ein bis dahin neues Phänomen: Die Verwendung eines Passagierflugzeuges als Waffe durch Terroristen.

Wenige Tage nach den verheerenden Anschlägen reagierte der damalige Bundesgrenzschutz. Die ersten speziell ausgewählten Kolleginnen und Kollegen begannen ihren Dienst als FSB in der neuen und eigens zu diesem Zweck gegründeten Bundesgrenzschutzinspektion 6 des Bundesgrenzschutzamtes Flughafen Frankfurt am Main. Ihr gesetzlicher Auftrag wurde in § 4a Bundespolizeigesetz festgelegt: Die Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der Sicherheit und Ordnung an Bord deutscher Luftfahrzeuge.

Entwicklung

Seither hat sich nicht nur die Gefahrenlage geändert. Auch die Technik an Bord von Luftfahrzeugen und die Ausrüstung der Einheit entwickeln sich ständig weiter. In den vergangenen 24 Jahren ist die Dienststelle personell und materiell stetig gewachsen. Ein modernes Trainingszentrum mit integrativen Trainingsmethoden und Räumlichkeiten wurde geschaffen. Szenarien können hier realitätsnah nachgebildet, trainiert und auf neue Erkenntnisse angepasst werden. Auch im Flugsimulator wird geübt, um im äußersten Fall ein Luftfahrzeug stabilisieren und kontrolliert landen zu können. Ergänzt wird das Training durch den Austausch mit anderen nationalen Spezialkräften und

in einem europäischen Netzwerk. Denn das reibungslose Zusammenspiel nationaler und internationaler Spezialkräfte stellt einen Kern der Aufgabe dar.

Spezialkräfte

Folgerichtig führte dies im Jahr 2017 zur Angliederung an die neu gegründete Bundespolizeidirektion 11. Die Bündelung der Spezialkräfte ermöglicht die Koordination ihrer unterschiedlichen Fähigkeiten. Aber auch die Verwendung in der Dienststelle „Besondere Schutz Aufgaben Luftverkehr der Bundespolizei“, wie sie inzwischen heißt, hat sich gewandelt. Ursprünglich auf eine Verweildauer von zwei Jahren ausgelegt, können FSB nunmehr in verschiedensten Funktionen unbefristet Teil dieser Spezialkräfte bleiben. Erfahrung und Wissen gehen damit nicht verloren und können in die Aus- und Fortbildung des

Nachwuchses einfließen. Der Standort Frankfurt am Main wurde als zentrale Anlauf- und Fortbildungsstätte der FSB beibehalten. Die Wohnsitze der Kolleginnen und Kollegen sind jedoch über das gesamte Bundesgebiet verteilt. Sie wechseln zwischen Einsatzgeschehen – in nahezu der ganzen Welt – und Fortbildungsaufenthalten in Frankfurt am Main.

Integer, vigilantis und tectus sind die lateinischen Worte für verantwortungsvoll, wachsam und verdeckt – sie finden sich im Abzeichen der Dienststelle. Nur wer diese Voraussetzungen mitbringt, kann Teil der weitestgehend unbekannten Einheit der Bundespolizei sein. Denn nur wenn es ihnen gelingt, verdeckt zu agieren, kann ihr Einsatz erfolgreich sein. ■



Realszenarien werden im nachgebauten Luftfahrzeug trainiert.

Kolumne

Strategische Kriegsführung



Text Heike Bremer

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

Kinder sind ein Abenteuer. Treten sie in unser Leben, beginnt eine Zeit, auf die man sich nicht vorbereiten konnte, die einem physisch und psychisch viel abverlangt und für die es keine zweite Chance gibt.

Als Anfängerin unter den Müttern wollte ich immer alles richtig machen. Glückliche, sozial integrierte und kluge Sprösslinge erziehen, die um Längen besser sind, als ich es jemals sein könnte. Irgendwann verzweifelte ich an diesem Anspruch, war er doch unerreichbar. Es folgten Frust und Verzweiflung über mein eigenes Unvermögen. Eines Tages nahm meine Mama mich zur Seite und erklärte mir Folgendes: Die Erziehung von Kindern ist vergleichbar mit einem Kriegsgebiet. Du kannst nicht alle Schlachten ausfechten und wirst Verluste in Kauf nehmen müssen. Aber die für Dich wichtigen Gebiete musst Du mit aller Kraft erobern und dauerhaft verteidigen, um so am Ende den Sieg davonzutragen.

Was anfänglich sonderbar klang, ergab für mich im Laufe der Jahre und später mit zwei Kindern absolut Sinn. Höflichkeit und gegenseitiger Respekt sind für mich unverzichtbar. Ob sich in den Kinderzimmern Wäscheberge türmen, ist mir dagegen inzwischen egal. Ehrlichkeit ist ebenso unerlässlich, während ich dem aufgeklappten Toilettendeckel nicht hinterherschreie. So kehrte mit der Zeit mehr Gelassenheit und Zufriedenheit in die ganze Familie ein.

Auf den dienstlichen Alltag lässt sich Mamas Weisheit wunderbar übertragen. Ich kann nicht erwarten, dass immer alles perfekt läuft. Es gibt immer Höhen und Tiefen. Wenn wir heute Erfolge feiern, werden wir künftig wieder Rückschläge hinnehmen müssen. Aus Kolleginnen und Kollegen können beste Freunde werden, aber es gibt auch die, die sich niemals verstehen werden. Es wird immer solche mit herausragenden Leistungen geben und diejenigen, die weniger schaffen, mehr Unterstützung und vielleicht auch Kontrolle benötigen. Ich selbst werde immer Phasen haben, in denen es nicht so läuft – Phasen der Überforderung und der Demotivation. Dann werde ich an Mama denken und daran, was wirklich wichtig für mich ist: ansprechbar zu sein, offen und ehrlich zu kommunizieren, Interesse zu zeigen, Leistung anzuerkennen, sich gegenseitig zu akzeptieren, kollegial miteinander zu arbeiten, berechenbar zu sein. Wenn ich diese Punkte am Ende des Tages für mich abhaken kann, dann habe ich doch schon viel erreicht. Dann spielt es keine Rolle, ob noch Arbeit liegengeblieben ist. Es steht dann nicht mehr im Vordergrund, dass ein Gespräch nicht wie geplant verlief oder dass ein Vorgang nicht wie erwartet abgeschlossen werden konnte. In der strategischen Kriegsführung zählen die wichtigen Gebiete.

Zum Jahresabschluss halte ich es wie die Natur: Das Laub der Bäume verabschiedet sich und hinterlässt einen klaren Himmel voller Möglichkeiten. Die Tage werden kürzer und laden zu mehr Gemütlichkeit und Ruhe ein. Alles bereitet sich auf Neuanfang vor. Auf einen neuen Frühling, der von Energie, leuchtenden Farben und neuen Abenteuern strotzt. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen besinnliche Tage mit Ihren Lieben! Ich hoffe, Sie finden Zeit, um innezuhalten, Kraft zu tanken und mit aufgeladenen Akkus, voller Zuversicht und Tatendrang ins neue Jahr zu starten! ■

A close-up photograph of a police officer's uniform. The officer is wearing a light blue shirt under a dark blue tactical vest. On the left side of the vest, there is a Motorola bodycam mounted. Above the camera, a small patch reads 'Einsatz'. Below the camera, a larger patch reads 'POLIZEI'. The background is slightly blurred, showing more of the uniform and the officer's torso.

Wahrheit per Knopfdruck

Bodycam als Beweismittel

Text Janine Seewald

Blaulicht, Hektik, lautes Geschrei – eine Person weigert sich, den polizeilichen Anordnungen Folge zu leisten. Sekunden später wird die Situation unübersichtlich. In solchen Momenten zählt jedes Wort, jede Bewegung und manchmal auch jede Aufnahme.

Gut zu wissen:

§ 27a Bundespolizeigesetz ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen, an öffentlich zugänglichen Orten personenbezogene Daten durch die offene Anfertigung von Bild- und Tonaufzeichnungen mittels körpernah getragener Bild- und Tonaufzeichnungsgeräte zu erheben. Darauf ist das polizeiliche Gegenüber in geeigneter Form hinzuweisen. Bei Gefahr im Verzug kann der Hinweis unterbleiben.

Vor fast zehn Jahren hielt die Bodycam als Einsatzmittel Einzug in die Bundespolizei. Was zunächst als Erprobung in einzelnen Schwerpunktdienststellen begann, ist heute fester Bestandteil im täglichen Streifendienst. An der Schutzweste der Beamtinnen und Beamten befestigt, gibt die Kamera das Sichtfeld der Einsatzkraft möglichst genau wieder. Sie ist ein Hilfsmittel, das Konflikte entschärft und Einsätze transparenter macht.

Im täglichen Dienst

Polizeibeamtinnen und -beamte werden immer häufiger beleidigt, angegriffen und verletzt. Im Jahr 2024 wurden Kolleginnen und Kollegen der Bundespolizei 2 967 Mal angegriffen, davon 1 873 Mal tätlich. Die körperlichen Angriffe stiegen damit gegenüber dem Vorjahr um 8,4 Prozent an. Dass Beschuldigte im Nachhinein äußern, sie können sich an nichts erinnern, ist keine Seltenheit. Die nachfolgenden Beispiele der Bundespolizeiinspektion Erfurt zeigen, wie zeitgemäße Ausstattung für Transparenz im Polizeialltag sorgen kann:

„... wenige Augenblicke später schlug er seinen Kopf erneut mit voller Wucht auf die Tischplatte. Die Beamten versuchten, ihn davon abzuhalten. Der 32-Jährige begann, nach ihnen zu treten. Nach erfolgreicher Fixierung und Fesselung wurde die Person zur Wache verbracht ...“

„... der 47-Jährige wurde nach starkem Alkoholkonsum und Belästigung anderer Reisender des ICEs verwiesen. Er urinierte auf den Bahnsteig und beleidigte die hinzugezogenen Beamten lautstark. Beim Eintreffen der Rettungskräfte schlug die Person mit ihrem Beutel um sich und versuchte die Beamten und Sanitäter zu verletzen ...“

„... die stark alkoholisierte Frau stieß die Beamten aggressiv mit beiden Händen beim Versuch der Schlichtung einer verbalen Auseinandersetzung von sich weg. Nach mehrfacher Missachtung des ausgesprochenen Platzverweises sperrte sie sich gegen die Verbringung zur Dienststelle und leistete Widerstand ...“

Oft stecken hinter dieser formellen, standardisierten und juristisch geprägten Polizeisprache belastende Einsatzsituationen. Szenen wie diese gehören zum Alltag im Streifendienst. Belege dafür finden sich auf Bild- und Tonaufnahmen zahlreicher Bodycams wieder. Für die Beamtinnen und Beamten der Bundespolizeiinspektion Erfurt, die die beschriebenen Situationen erlebt haben, ist das Tragen der Körperkamera Routine geworden.

„Anfängliche Zweifel und Vorurteile sind längst abgebaut. Dazu haben auch die umfangreichen technischen und rechtlichen Schulungen während der Einführung beigetragen. Die Bodycam gehört heute genauso selbstverständlich zur Ausstattung wie Einsatzgürtel und Schutzweste“, fasst Karsten Täschner, Sachbearbeiter Öffentlichkeitsarbeit in der Bundespolizeiinspektion Erfurt, zusammen.

Vorteile nutzen

Bevor sich die Bodycam im Polizeialltag etablierte, herrschten sowohl unter den Bundespolizistinnen und -polizisten als auch in der Bevölkerung Unsicherheit und Misstrauen. Das neue Einsatzmittel warf Fragen auf: Wie beeinflusst es meine Arbeit? Was passiert, wenn ich Fehler mache? Werden die Rechte der Betroffenen gewahrt? Das waren nur einige davon. Die Möglichkeit, einschlägige Einsatzsituationen nahezu lückenlos zu dokumentieren, Beweise zu sichern und Maßnahmen transparent zu gestalten, schuf nach und nach Vertrauen in die neue Technik. „Es ist unstrittig, dass in vielen Situationen die Ankündigung und im weiteren Verlauf das Einschalten der Bodycam zur Deeskalation beitragen können. Die polizeilichen Gegenüber erleben zumeist einen Aha-Effekt, wenn sie sich im kleinen Bildschirm der Kamera wiedererkennen. Einige legen dann noch einmal bewusster den Hebel um“, erklärt Karsten Täschner.

Die Tatsache, gefilmt zu werden, lässt Menschen oft zurückhaltender handeln. Gewalttätige und aggressive Situationen können frühzeitig entschärft werden. Die Aufzeichnungen entkräften falsche Anschuldigungen

und tragen dazu bei, dass sich die Kolleginnen und Kollegen sicherer fühlen. Zudem beweist die Nutzung der Bodycam auch, dass die Bundespolizei bereit ist, ihr Handeln offen und nachvollziehbar zu machen. Bei den geschilderten Sachverhalten aus Erfurt halfen die Aufzeichnungen vor allem, die Situationen vor Ort transparent darzustellen und beweissicher aufzuzeichnen. So konnten strafrechtlich relevante Verhaltensweisen in unübersichtlichen Einsatzsituationen auch im Nachgang genau ermittelt und vor Gericht im Sinne einer sowohl bel- als auch entlastenden Beweisführung verwertet werden.

Sensibler Umgang

Beim Einsatz der Bodycam sind sowohl rechtliche als auch psychologische Aspekte zu beachten. Die Aufnahmen erfolgen unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben in klar definierten Situationen. Speicherung und Löschung der Daten unterliegen strengen Voraussetzungen. Daneben ist es wichtig, die psychologische Wirkung der Kamera auf Bürgerinnen und Bürger sowie Einsatzkräfte zu berücksichtigen. Transparenz, Aufklärung und Schulung tragen dazu bei, Vertrauen zu schaffen und mögliche Vorbehalte oder Stresssituationen zu vermeiden. So kann die Bodycam verantwortungsvoll eingesetzt werden.

Insgesamt zeigt sich, dass die Bodycam ein wichtiges Instrument moderner Polizeiarbeit geworden ist. Sie trägt zur Eigensicherung der Einsatzkräfte bei und stärkt das Vertrauen der Bevölkerung in ein transparentes polizeiliches Handeln. ■



Aufnahme mit der Bodycam: Beamte helfen einem Mann nach dessen Fesselung auf die Beine.

Unser Kollege

Kapitänsmütze trifft Polizeimütze

Björn Birkhold-Jordan (40), Angehöriger der Mobilen Kontroll- und Überwachungseinheit der Bundespolizeidirektion Berlin und Kahnfahrer im Spreewald.

Text Yvonne Manger

Während andere ins Fitnessstudio gehen oder Yoga machen, zieht es Björn auf seinen Spreewaldkahn. Dort findet er neben Ruhe und Entspannung den Ausgleich zum stressigen Berufsalltag. Nebenbei hält er sich damit fit und gesund.

Die Entscheidung für das Kahnfahren fiel im Jahr 2020. Vorher, so sagt seine Frau, habe Björn viel ausprobiert, um einen physischen und psychischen

Ausgleich zu seiner Tätigkeit als Polizeivollzugsbeamter zu finden. Er versuchte sich unter anderem im Fahrrad- oder Longboardfahren.

„Die Tradition meiner Heimat liegt mir am Herzen.“

Björn Birkhold-Jordan

von seinem Stiefvater kennengelernt hatte, lag und ihn positiv beeinflusste. Auch den Führerschein absolvierten Björn und seine Frau gewissermaßen gemeinsam: Sie stellte die Fragen und er antwortete. Und so lernten beide viel über Sicherheitsvorschriften, Strömungen, Naturschutz und Verkehrszeichen auf Wasserwegen.

Vereinbarkeit mit dem Dienst

Björn ist Angehöriger des 5. Zuges der Mobilen Kontroll- und Überwachungseinheit der Bundespolizeidirektion Berlin. Sein Dienstort ist in Forst. Der Schichtplan mit festgelegtem 5-Wochen-Rhythmus kommt ihm dabei zugute. Für diese Planbarkeit ist der Polizeihauptmeister sehr dankbar.

Den Impuls dazu lieferte damals eine Freundin der Familie. Sie besaß einen „alten Kahn“ und fragte Björn, ob er diesen nicht einmal fahren wolle. Nach drei Stunden kam er zurück. Er war nirgends angeeckt, sondern hatte die Stille und die unendliche Vielfalt der Tier- und Pflanzenwelt des Spreewalds genossen. Die Fahrt „brachte ihn runter“, wie er selbst sagt. „Einfach mal abschalten und eins werden mit der Natur“ – das reizte ihn damals und tut es noch heute.

Rückhalt in der Familie

Dennoch war es keine leichte Entscheidung, denn sie ging mit finanzieller und familiärer Belastung einher. Lohnt sich die Investition in einen eigenen Kahn? Lassen sich Beruf und Familie mit einer Nebentätigkeit vereinbaren? Das waren Fragen, die im „Familienrat“ besprochen wurden. Die Rückendeckung seiner Frau hatte Björn jedoch schnell, denn sie merkte, dass ihm das Kahnfahren, das er bereits als kleiner Junge



Björn findet im Kahnfahren den Ausgleich zum stressigen Berufsalltag.



Kapitän Björn zeigt die heimischen Meerrettichfelder

Wenn die familiären Verpflichtungen es zulassen, verbringt Björn seine dienstfreien Tage auf dem Kahn. Dafür fährt er früh zum „Großen Spreewaldhafen“ nach Lübbenau und meldet sich bei der dortigen Genossenschaft als verfügbarer Kahnfahrer an. Das geht spontan ohne große Vorplanung. Er erhält eine Tour oder wartet, bis sein Kahn voll ist, und fährt dann los. Mal sind es kleinere Routen, mal größere.

Tradition

Seine Gäste staunen oft nicht schlecht über die Antwort auf die Frage nach seinem eigentlichen Beruf. Dieser spielt bei den Fahrten jedoch weniger eine Rolle. Björn erzählt den Besucherinnen und Besuchern vielmehr etwas über die Geschichte des Spreewalds und zeigt ihnen heimische Meerrettichfelder, Biberbauten oder Fischkästen¹ am Kanalrand. Björn liegt die Tradition seiner Heimat am Herzen. Er genießt es, diese fortzuführen.

Früher wurde hier alles mit dem Kahn transportiert – von der Kuh über den Mist bis hin zum Ackerwerkzeug und der Ernte. Heute ist das nur noch in



Fischkasten¹ (rechts) vor der Feuerwehr in Lehde

einigen Teilen des Spreewalds so. Dort kommen Post, Arzt und Feuerwehr immer noch mit dem Kahn.

Und dass diese Tradition auch innerfamiliär weitergeführt wird, dafür sorgt seine Tochter: Sie wünscht sich zum 18. Geburtstag lieber einen eigenen

Kahn als ein Auto. Vielleicht schippern die beiden dann bald gemeinsam durch die Wasserstraßen des Spreewalds. ■

¹ Traditioneller, versenkbarer Behälter aus Holz zur Aufbewahrung lebender Fische

Ein Tag ...

... beim IKT-Standortservice – „Der ganz normale Wahnsinn“

Text Ines Michaelsen

Ohne Computer, Drucker oder Telefon läuft im Büro nichts. Jeder Arbeitsplatz ist daher mit entsprechender Technik ausgestattet. Doch wehe, die Hard- oder Software versagt. Wie gut, dass die Kolleginnen und Kollegen vom Standortservice stets erreichbar sind und Störungen zeitnah beheben können. kompakt begleitete das Team in Potsdam einen Tag lang.



Denny Meyer-Unbehaun richtet einen Arbeitsplatz ein.



Zahlreiche Kabel laufen am Server zusammen.

Zu den Räumen der Computerfachleute gelange ich nur durch eine Sicherheitstür. Denny Meyer-Unbehaun, einer der drei Teamleiter, öffnet mir die Tür und begrüßt mich nur flüchtig, da er mit einem Ohr am Telefon ist. Ein anderer Mitarbeiter spricht in sein Headset. Ich tauche ein in die Welt der Informations- und Kommunikationstechnik (IKT).

Die Arbeitsplätze mit mindestens drei Bildschirmen wirken eng, aber gemütlich. Für andere wäre es wahrscheinlich zu unordentlich. Im Hintergrund ist das Rauschen der Server zu hören. Während einer kurzen Besprechung komme ich mit den Kolleginnen und Kollegen ins Gespräch. Alle fünf Minuten klingelt bei irgendjemanden das Telefon.

Standortservice

Jede Dienststelle und Behörde kann auf ihren Standortservice zählen. Mit seinen vielfältigen Aufgaben hat er einen großen Anteil daran, dass der Dienstatag reibungslos funktioniert. Für das Bundespolizeipräsidium ist das Referat 84 zuständig. Die Benutzerbetreuung IKT ist nur einer von vielen Arbeitsbereichen des Referats. Das Team besteht aktuell aus elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, ein Mix aus Polizeivollzugs- und Verwaltungsbeamtinnen und -beamten sowie Tarifbeschäftigten.

Mir drängt sich die Frage auf, welche berufliche Erfahrung sie für die IKT-Benutzerbetreuung mitgebracht haben. Ich erfahre, dass Denny Freund eine Ausbildung zum IT-Kaufmann gemacht hat. Christian Greisner ist Energieelektroniker. Beide sollten nur für kurze Zeit unterstützen, aber daraus sind mittlerweile fünf Jahre geworden. „Wir fühlen uns pudelwohl hier. Auch wenn Stress aufkommt, wir arbeiten immer eng zusammen und unterstützen uns gegenseitig“, erklärt Christian Greisner.

Karsten Sigl ist gelernter Elektronikfacharbeiter und zusammen mit Ariane Speckhahn für die Telefonanlage zuständig. Sie war nach der Wiedervereinigung bei der Stasi-Unterlagenbehörde¹ tätig. Ohne Vorkenntnisse hatte sie dort von 1997 bis 2019 die Telefonanlage betreut. Ihre Erfahrung bringt sie nun hier am Standort ein.

Denny Meyer-Unbehaun, einer der Polizeivollzugsbeamten im Team, brachte ausschließlich seine Motivation mit. Er wollte anderen bei technischen Herausforderungen helfen. „Als Administrator wird man immer gebraucht, das finde ich gut“, sagt er. Die Grundlagen, um die Technik nicht nur bedienen zu können, sondern diese auch zu betreuen und Störungen zu beheben, erlernte er in Lehrgängen. Weiteres Wissen hat er

sich im Laufe der Jahre durch seine Tätigkeit angeeignet.

Als ehemaliger Systemoperator bei der Fliegerstaffel Blumberg brachte Sven Gutwald bereits eine Menge technisches Verständnis mit. Hinzuzulernen gab es aber auch für ihn noch so einiges. Ich erfahre, dass sich das Team in spezielle Fachbereiche aufgeteilt hat, um so die zahlreichen Anfragen, die per E-Mail, Telefon oder persönlich eingehen, zügig abarbeiten zu können. In Potsdam sind sie für mehr als 1 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zuständig.

Herausforderungen

Ein Wendepunkt in der IKT-Betreuung war die Coronapandemie. Kolleginnen und Kollegen sollten von zu Hause aus arbeiten, hatten dort aber keinen dienstlichen Computer zur Verfügung. Innerhalb kürzester Zeit mussten Geräte beschafft, neu konfiguriert und die erforderliche Software aufgespielt werden. Aus Besprechungen in Präsenz wurden damals Telefonkonferenzen. Die Kapazitäten stiegen von 180 auf fast 1 000 Leitungen. Diese betreut unter anderem Ariane Speckhahn. Sie zeigt mir den Server- und

¹ Behörde des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik

Lagerraum. Ich kann nur erahnen, wie die zahlreichen Kabel der Server hier zusammenlaufen.

Nahezu 1 500 feste Arbeitsplatz-computer stehen in den Büros des Bundespolizeipräsidiums. Um den betrieblichen Ablauf nicht zu stören, werden Wartungsarbeiten oftmals

außerhalb der Funktionszeit – früh morgens oder in den Abendstunden – erledigt. Flexibilität in der Arbeitszeitgestaltung wird vorausgesetzt. Die Koordination und Betreuung all dessen ist Aufgabe des elfköpfigen Teams – Verstärkung wird dringend gesucht.

Servicegedanke

Störungen der Software können meist aus der Ferne – vom Computer aus – behoben werden. Ist es jedoch notwendig, einen Arbeitsplatz neu einzurichten, kommt die IKT-Betreuung persönlich vorbei.

Ich begleite Denny Meyer-Unbehaun zu einem solchen „Außer-Haus-Termin“. Er nimmt vorsichtshalber noch Kabel mit, falls die vorhandenen zu kurz sind. Aus gesundheitlichen Gründen soll der Arbeitsplatz einer Mitarbeiterin neu eingerichtet werden. Denny muss an den „Kabelsalat“ unter dem Schreibtisch heran, viele Stecker ziehen und wieder richtig einsetzen. Bei ihm dauert der Service nur wenige Minuten. Er kennt sich aus und jeder Handgriff sitzt. Andere hätten womöglich irgendetwas falsch gemacht und dann hätte die IKT-Betreuung trotzdem kommen müssen.

So kümmern sie sich lieber gleich selbst darum. Die Kollegin strahlt übers ganze Gesicht, als alles am richtigen Platz steht.

Jemand aus dem Team muss heute länger bleiben. Denn während sich die Kolleginnen und Kollegen ins Wochenende verabschieden, wird im Büro des Präsidenten des Bundespolizeipräsidiums, Dr. Dieter Romann, eine Videokonferenz vorbereitet. Erst wenn die Verbindung steht, ist Dienstschluss.

Eine große Herausforderung erwartet das Team der IKT-Betreuung übrigens im Jahr 2026. Während der Regelbetrieb weiterläuft, müssen im Neubau des Bundespolizeipräsidiums etwa 1 000 Arbeitsplätze eingerichtet werden. Nur mit einer soliden Vorbereitung und viel Teamgeist lässt sich der Umzug erfolgreich realisieren. Der ganz normale Wahnsinn. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der IKT-Betreuung kennen es nicht anders. ■



Ariane Speckhahn ist für die Telefonanlage zuständig.



Ehemaliger Systemoperator bei der Fliegerstaffel Blumberg, Sven Gutwald

Lost Places in der Bundespolizei – Bundesgrenzschutzabteilung Nabburg

Nicht mal eine Dienstzeit lang

Text Marcus Büchner

Als im Mai 1963 die Bundesgrenzschutzabteilung Nabburg gegründet wurde, ahnte niemand, dass sie nur 35 Jahre bestehen würde. Mehr als 62 Jahre später zeugen auf dem „Fichtenbühl“ heute nur noch die Gebäude von der Anwesenheit des Bundesgrenzschutzes.

Ab 1960 wurde auf einer Anhöhe westlich des oberpfälzischen Nabburgs, dem Fichtenbühl, die Abteilung neu errichtet. Am 10. Mai 1963 erfolgte der feierliche Einzug der II. Abteilung der Grenzschutzgruppe 1 mit 3 Hundertschaften. Eine 4. Hundertschaft kam Ende 1963 hinzu und vervollständigte die Mannschaft. Die Grenzschutzgruppe 1 – die im Januar 1954 ursprünglich als Ausbildungsabteilung aufgestellt worden war

– verteilte sich neben Nabburg auf die Standorte Amberg, Stadtsteinach, Coburg und Bayreuth.

Der Aufbau der Abteilung erforderte damals größere Investitionen in Straßenbau, Kanalisation und Wasserversorgung. Davon profitierte auch die Stadt Nabburg. Der Bundesgrenzschutz stellte zudem rund 100 zivile Beschäftigte ein, was ihn zum größten Arbeitgeber im Ort machte. Dies war

die Grundlage für eine durch Dankbarkeit geprägte Partnerschaft zwischen der Stadt und der Bundesgrenzschutzabteilung.

Bemerkenswert aus heutiger Sicht war die umfassende Fürsorge für die Beamten in dieser Zeit: Für rund 90 verheiratete Beamte und ihre Familien wurden in Nabburg Bundesdarlehenswohnungen in einem nahegelegenen Baugebiet errichtet.



Die Liegenschaft in Nabburg wird heute durch die Bayerische Polizei genutzt.



Sonderwagen 2 Mitte der 1980er Jahre



Zeichen der Verbundenheit der Stadt Nabburg

Größter Grenzabschnitt im Osten

Die Einheiten waren für die Grenzabschnitte 1 bis 5 entlang der deutsch-tschechoslowakischen Grenze, die insgesamt aus 12 Grenzabschnitten bestand, zuständig. Im Norden wurde die Zuständigkeit durch das Drei-

Länder-Eck (Sachsen-Böhmen-Bayern) begrenzt und reichte bis zur Silberhütte nördlich von Waidhaus. Der Abschnitt umfasste 135 Kilometer Grenze. Die südwestlich gelegene Grenzschutzabteilung war geografisch jedoch nicht optimal in ihrem Zuständigkeitsbereich

positioniert. Dies zeigte sich spätestens im Januar 1969, als zwei Bürger aus der Deutschen Demokratischen Republik versuchten, bei Waldsassen die Flucht in die Bundesrepublik zu ergreifen. Sie wurden von Soldaten der tschechoslowakischen Grenztruppen bis etwa 600 Meter auf Bundesgebiet verfolgt, gestellt und anschließend zurück auf tschechoslowakisches Gebiet verschleppt. Den Kräften des Bundesgrenzschutzes war es aufgrund der langen Anfahrtswege nicht möglich, einzuschreiten. In der Folge wurde in Seedorf ein Grenzstreifenzug stationiert. Im wöchentlichen Wechsel besetzten Züge der Abteilung Nabburg den Standort und bestreiften den nördlichen Zuständigkeitsbereich. Innerhalb kurzer Zeit entwickelte sich der Einsatz in Seedorf zu einer begehrten Aufgabe. Denn die Küche dort war legendär und über die Abteilungsgrenzen hinaus bekannt.

Neue Aufgaben

Mit der Reform des Bundesgrenzschutzgesetzes 1973 erhielt die Behörde damals zahlreiche allgemeinpolizeiliche Aufgaben. Dies führte



auch in Nabburg zu einem Wandel der Einsatzlage. Neben dem Schutz der eigenen Grenzabschnitte waren die Beamten nunmehr häufig in unterschiedlichsten verbandspolizeilichen Einsätzen gebunden.

Schon 1972 fanden sie sich bei den Olympischen Spielen in München im so genannten „Großen Sicherheits- und Ordnungsdienst“ wieder. Ab 1973 weitete sich das Einsatzspektrum mit Grenzfahndungseinsätzen an der Westgrenze, als Sicherungspersonal beim Baader-Meinhof-Prozess oder auch an der Startbahn West in Frankfurt am Main sowie bei den Transporten von Castorbehältern im Wendland. Nachhaltig blieb vielen Beamten aus

Nabburg der Einsatz in Wackersdorf in Erinnerung. Quasi vor der Haustür der Bundesgrenzschutzabteilung eingesetzt, sahen sie sich in einer aufgeheizten, teils gewalttätigen Demonstrationssituation nicht anonymen Teilnehmenden, sondern Bekannten aus dem Sportverein, Lehrerinnen und Lehrern der eigenen Kinder oder Nachbarn gegenüber. Sie alle setzten sich gegen den 1985 beginnenden Bau einer Wiederaufbereitungsanlage von Atommüll ein. Begegnungen, die ehemaligen Beamten noch heute in Erinnerung sind.

Opfer der Reform

Die Verbundenheit Nabburgs zu „ihrer“ Bundesgrenzschutzabteilung zeigte sich im engen persönlichen Austausch über all die Jahre hinweg. Doch dies – wie auch 15 000 Unterschriften aus der Stadt für den Verbleib des Standortes – konnten nicht verhindern, dass im Mai 1993 das 30. Standortjubiläum das letzte große gemeinsame Fest wurde.

Am 4. November 1997 gab der Bundesgrenzschutz im Zuge der Strukturreform die Auflösung der Abteilung bekannt. Für viele Angehörige kam diese Nachricht unerwartet, da man bis zuletzt die Hoffnung hatte, dass der

Standort erhalten bliebe. Am 12. Mai 1998, und damit genau 35 Jahre nach ihrer Gründung, wurde die Bundesgrenzschutzabteilung Nabburg im Rahmen eines letzten Abteilungsapells formell aufgelöst. Die zehn Jahre zuvor von der Stadt gestiftete Truppenfahne wurde an den Ersten Bürgermeister Nabburgs zurückgegeben.

Heute finden sich kaum noch Spuren des Bundesgrenzschutzes in Nabburg. Die Truppenfahne hatte nur kurzzeitig einen Platz im städtischen Museum gefunden. Sie befindet sich derzeit im städtischen Archiv. Die Liegenschaft wird aktuell von der Bayerischen Polizei und dem Technischen Hilfswerk genutzt und ist nicht öffentlich zugänglich. ■

Als Erinnerung bleibt das Nabburg Lied:

*Wir liegen in Nabburg,
am schönen Naabtalstrand,
wo die Sonne uns scheint,
eine Heimat ich fand.
In diesem schönen Städtchen,
da liegt die Garnison,
die zwote Abteilung,
ein Grenzschutzbatallion.*



Grenzstreife im Grenzabschnitt 3 – Historischer Brunnen

Klick und weg

Über 55 000 mögliche Risikofaktoren

Text Janine Seewald

Wann haben Sie zuletzt Ihr Passwort geändert? Wissen Sie, ob dieses nicht längst in den Händen von Hackern ist? Wie schützen Sie sich und Ihre Daten? Was wir alle tun können und worauf wir im Umgang mit sensiblen Informationen achten sollten – kompakt gibt Antworten.

Die Bundespolizei verzeichnet regelmäßig Angriffe auf ihre Informationstechnik. Während wir E-Mails beantworten, in Datenbanken arbeiten oder im Internet recherchieren, laufen weltweit Millionen Angriffsversuche. Hacker benötigen oft nur winzige Schwachstellen, um in Systeme einzudringen – und plötzlich sind vertrauliche Daten für jedermann einsehbar oder ganze Netzwerke lahmgelegt. Schlimmstenfalls steht die öffentliche Sicherheit auf dem Spiel.

Wertvolle Ressource

Sie vermuten, Ihre Daten sind nicht wichtig oder uninteressant? Sie glauben, es trifft Sie nicht? Das dachte ich auch, bis mein eBay-Account zur Verkaufsplattform von Gegenständen wurde, von denen ich keine Ahnung hatte. Gleichzeitig verschafften sich die Hacker Zugriff auf mein privates E-Mail-Postfach und leiteten alle Nachrichten auf ein anderes Konto um. Erst im Nachhinein wurde mir bewusst, wie viele Informationen über mich und mein Umfeld in fremde Hände gelangt waren und welche Folgen das haben kann.

In der Verantwortung aller

Das Hacken privater Accounts kann enorme Schäden verursachen. Noch größere und oft folgenschwerere

Beeinträchtigungen entstehen durch Sicherheitslücken in Netzwerken öffentlicher Institutionen. Sensible Daten von Behörden sind besonders wertvolle Ziele. Die Bundespolizei ist verpflichtet, sämtliche sicherheitsrelevante Informationen bestmöglich vor unbefugtem Zugriff, Missbrauch und Verlust zu schützen. Das gelingt mithilfe verschiedener Systeme und Mechanismen. Dazu zählen unter anderem technische Maßnahmen wie Firewalls, Verschlüsselungen oder regelmäßige Sicherheitsupdates. Genauso wesentlich sind organisatorische Mittel wie strenge Rollen- und Berechtigungskonzepte. Daneben sind interne Richtlinien zum Umgang mit Daten und IT-Systemen, Datenschutz sowie Schulungen und Sensibilisierungen entscheidend. Denn die Bundespolizei hat über 55 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Das sind mehr als 55 000 potenzielle „Risikofaktoren“. Umso wichtiger ist es, dass alle ihren Beitrag zur Sicherheit leisten – sowohl in der realen als auch in der virtuellen Welt.

Der Verlust von Daten einer öffentlichen Stelle bedeutet, dass Unbefugte ein besseres Verständnis über die jeweilige Organisation erlangen. Letztendlich kann die Datenhoheit darüber entscheiden, wer in Konkurrenzsituationen die bessere

Ausgangslage hat. In polizei- und sicherheitsrelevanten Angelegenheiten kann das fatale Folgen haben und die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährden – mitunter auch Menschenleben. Der Schutz sensibler Informationen ist ein laufender Prozess, an dem alle jeden Tag mitarbeiten müssen. Es ist eine gemeinsame Kernaufgabe. Denn unsere Verantwortung beginnt hier. ■

Meine Verantwortung beginnt ...



... in der Passwortsicherheit,
denn 59 Prozent aller Kennwörter sind in weniger als 60 Minuten geknackt.¹

Grundregeln für ein sicheres Passwort:

- mindestens 14 Zeichen – je länger, desto besser
- mindestens drei Zeichenarten (Klein- und Großbuchstaben, Ziffern, Sonderzeichen etc.)
- Passwörter nicht mehrfach nutzen – pro Konto ein Passwort
- keine persönlichen Daten wie Name, Geburtsdatum, Haustier etc. verwenden
- keine einfachen Muster wie 123456, Tastaturabfolgen etc. verwenden
- Nutzung von Passwortmanagern zur Erstellung und Speicherung von Passwörtern
- Nutzung von Zwei-Faktor-Authentifizierung
- sofortiger Passwortwechsel bei Verdacht auf Kompromittierung
- Im privaten Kontext helfen sogenannte Leak-Checker wie der des Hasso-Plattner-Instituts dabei, festzustellen, ob Zugangsdaten kompromittiert wurden.

¹ <https://www.golem.de/news/forscher-machen-den-test-59-prozent-aller-passwoerter-in-unter-60-minuten-knackbar-2406-186329.html>

Die Zeit, die ein Hacker benötigt, um dein Passwort mittels einer Brute-Force-Attacke zu ermitteln 2025

Passwortlänge (Zeichen)	nur Zahlen	nur Kleinbuch- staben	Klein- und Groß- buchstaben	Zahlen und Klein-/Großbuch- staben	Zahlen, Klein-/ Großbuchstaben und Symbole
4	Sofort	Sofort	Sofort	Sofort	Sofort
5	Sofort	Sofort	57 Minuten	2 Stunden	4 Stunden
6	Sofort	46 Minuten	2 Tage	6 Tage	2 Wochen
7	Sofort	20 Stunden	4 Monate	1 Jahr	2 Jahre
8	Sofort	3 Wochen	15 Jahre	62 Jahre	164 Jahre
9	2 Stunden	2 Jahre	791 Jahre	3 Tsd. Jahre	11 Tsd. Jahre
10	1 Tag	40 Jahre	41 Tsd. Jahre	238 Tsd. Jahre	803 Tsd. Jahre
11	1 Woche	1 Tsd. Jahre	2 Mio. Jahre	14 Mio. Jahre	56 Mio. Jahre
12	3 Monate	27 Tsd. Jahre	111 Mio. Jahre	917 Mio. Jahre	3 Mrd. Jahre
13	3 Jahre	705 Tsd. Jahre	5 Mrd. Jahre	56 Mrd. Jahre	275 Mrd. Jahre
14	28 Jahre	18 Mio. Jahre	300 Mrd. Jahre	3 Bio. Jahre	19 Bio. Jahre
15	284 Jahre	477 Mio. Jahre	15 Bio. Jahre	218 Bio. Jahre	1 Brd. Jahre
16	2 Tsd. Jahre	12 Mrd. Jahre	812 Bio. Jahre	13 Brd. Jahre	94 Brd. Jahre
17	28 Tsd. Jahre	322 Mrd. Jahre	42 Brd. Jahre	840 Brd. Jahre	6 Trio. Jahre
18	284 Tsd. Jahre	8 Bio. Jahre	2 Trio. Jahre	52 Trio. Jahre	463 Trio. Jahre

Quelle: <https://www.hivesystems.com/password-table>

Meine Verantwortung beginnt ...

**... im Mobilen Arbeiten,
wenn ich die geschützte Umgebung meines Arbeitgebers oder
Dienstherrn verlasse.**

- Abhören durch Dritte im öffentlichen Raum verhindern
- Mithör- und Aufnahmefunktion von mobilen Geräten beachten
- dienstliche Geräte und Dokumente nicht unbeobachtet lassen
- Nutzung von Blickschutzfolien
- Einsehbarkeit der Eingaben auf mobilen Endgeräten verhindern
- regelmäßige Updates der dienstlichen Systeme durchführen
- nicht in der Nähe oder unterhalb von Kamerasystemen arbeiten

Systeme mit künstlicher Intelligenz können Texte aus Tastaturbeobachtungen herstellen!

**... im Social Engineering,
wenn der Angreifer nicht die Technik, sondern den Menschen als
Schwachstelle nutzt.**

- Weitergabe oder Übertragung von Informationen, Daten und Rechten durch Ausnutzung zwischenmenschlicher Beziehungen verhindern
- Manipulation/Täuschung durch Vertrauen, Druck oder Angst erkennen und unterbinden
- gesunden Menschenverstand einsetzen und skeptisch sein
- Verifizierung von Personen, Absendern oder Quellen

**... bei meinen Verhaltensweisen im Internet,
wenn ich sensible Daten auch außerhalb geschützter behördlicher
Systeme nutze.**

- Arbeit mit dienstlichen Daten nur nach Autorisierung und dienstlicher Notwendigkeit
- Bewusstsein für die Verarbeitung und Auswertung aller eingegebenen Daten durch den Diensteanbieter, speziell in Suchmaschinen und KI-Systemen
- keine Weitergabe von Passwörtern

Geschichte – Erinnerung – Gegenwart

Zu Tode gekommen im Dienst für Staat und Gesellschaft

Text Helvi Abs

Die erste gemeinsame Veranstaltung des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V. (VDK) und der Bundespolizei nahm in der Bundespolizeiakademie in Lübeck ihren Platz ein. Unter dem Titel „Geschichte – Erinnerung – Gegenwart“ loteten beide Partner aus, was sie verbindet. Darauf aufbauend wollen sie künftig gemeinsam den historisch-politischen Teil der Aus- und Fortbildung der Bundespolizei gestalten und jüngere Generationen für Themen der Erinnerungskultur interessieren.

Was Verein und Organisation verbindet, erschließt sich nicht unbedingt auf den ersten Blick. Es wird allerdings auf den zweiten recht deutlich. „Diese Kooperation bringt zwei Partner zusammen, die auf ganz unterschiedliche Weise eines gemeinsam haben: Die Erinnerung an Geschichte von Krieg, Gewaltherrschaft und Terror bewahren und damit das Bewusstsein für Frieden und Demokratie fördern. Und das ist keine Nostalgie! Das ist Verantwortung!“ So fasste es der Präsident der Bundespolizeiakademie, Ulf Strandt, während seiner Eröffnungsrede zusammen.

Der Volksbund als eine humanitäre Organisation sucht und birgt Kriegstote im Ausland, bestattet diese, pflegt deren Gräber und betreut Angehörige. Er unterhält zu diesem Zwecke enge Bindungen zur Bundeswehr. Die Bundespolizei nimmt nicht an Kriegshandlungen teil. Und trotzdem kann auch sie Angehörige im Kriegsgeschehen im Ausland bei der Wahrnehmung ihrer originären Aufgaben, wie dem Schutz Deutscher Botschaften, verlieren. Darüber hinaus – so beschrieb es der Präsident des Bundespolizeipräsidiums, Dr. Dieter Romann, in seiner Rede anlässlich des Volkstrauertages 2024 – mache es für die Ehrung der Betroffenen keinen Unterschied, ob sie im Dienst der Bundeswehr oder der Polizei starben. Ob sie im Jemen,

am Nürnberger Hauptbahnhof oder auf dem Marktplatz in Mannheim getötet wurden. Die Bundespolizei ehrt bislang ihre 51 im Dienst ums Leben gekommenen Angehörigen mit einem Mahnmal auf dem Gelände des Bundespolizeipräsidiums in Potsdam.

„Wie sollten wir gemeinsam das künftige Gedenken an gefallene Soldaten und Einsatz tote der Polizeien und anderer Blaulichtorganisationen unseres Landes gestalten?“, fragte der Vizepräsident des VDK und ehemalige Präsident der Bundespolizeidirektion Pirna Detlef Fritsch. Die Schaffung staatlicher Ehrengräber sei eine Möglichkeit.

Weitere Impulse gab der Lübecker Stadtpräsident Henning Schumann

in seinem einführenden Vortrag und der späteren Podiumsdiskussion. Er regte eine „lebendige Bildung“ sowie gemeinsame Programme zur Erinnerung, Friedenserziehung und Wertebildung an – aufbauend auf den bereits vorhandenen und in der Veranstaltung skizzierten Erziehungselementen zur freiheitlich demokratischen Grundordnung während der Ausbildung des mittleren und im Studium des gehobenen Polizeivollzugsdienstes.

Eine weitere Zusammenarbeit, so waren sich alle einig, in deren Mittelpunkt die Bildungseinrichtungen der Bundespolizei stünden, könne fruchtbare sein. Gemeinsam wolle man eine tragfähige Erinnerungskultur sowie die Begegnung junger Menschen an den Ruhestätten der Toten fördern. ■



Detlef Fritsch im Gespräch mit Kollegen aus Lübeck

Zeitreise in den Bundesgrenzschutz vor 55 Jahren

Erstmals im Einsatz für Luftsicherheit an Flughäfen

Text **Stefan Guggemos**

Es war die Zeit, in der der steigende Wohlstand das Flugzeug zum Massenverkehrsmittel werden ließ und es damit auch in den Fokus zumeist linksextremer Gruppen rückte. Diese verübten Ende der 1960er Jahre zunehmend mehr Anschläge auf den Flugverkehr. Schnell war klar: Der Bundesgrenzschutz (BGS) soll an Flughäfen eingesetzt werden.



Anschläge und Sabotageakte gegen den zivilen Flugverkehr gibt es seit den 1930er Jahren, sie waren jedoch selten und daher jedes Mal sehr spektakulär. Ende der 1960er Jahre stieg die Zahl steil an: 1969 gab es über 80 Versuche, Luftfahrzeuge zu entführen – mehr als doppelt so viele wie in den Jahren 1931 bis 1968 zusammen.

Anfang

Vor diesem Hintergrund wurden neue Sicherheitsmaßnahmen eingeführt und schon bestehende verbessert. Der BGS war bereits an großen Verkehrsflughäfen für die Verhinderung verbotener Grenzübertreite zuständig. Es lag also nahe, ihn um Hilfe zu bitten. Zum ersten Mal wurde der BGS zur Unterstützung bei der Sicherstellung der Luftsicherheit in Hessen angefordert. Ab dem 24. Februar 1970 nahmen Kräfte der BGS-Abteilung Alsfeld am Flughafen Frankfurt Aufgaben der Luftsicherheit wahr. Sie kontrollierten Personen, bewachten Eingänge und fuhren Streife. Israel war damals häufig Ziel von Anschlägen, daher wurden die Maschinen der israelischen Fluggesellschaft besonders geschützt. Ein Kollege schilderte einen typischen Einsatz in der BGS-Zeitschrift: Grenzjäger beobachten alle Vorgänge in der Nähe der Flugzeuge. Plötzlich orenbetäubender Lärm: Die Passagiermaschine rollt zur Startbahn, begleitet von einem Kfz des BGS. Der offene Wagen mit vier bewaffneten Grenzjägern hält sich bis unmittelbar vor dem Start auf gleicher Höhe mit der Maschine.

Amtshilfe

Die Abwehr von Gefahren an Flughäfen war originäre Aufgabe der Bundesländer. Speziell die Polizeien kleinerer Länder stellten diese Anforderung jedoch vor kaum lösbare

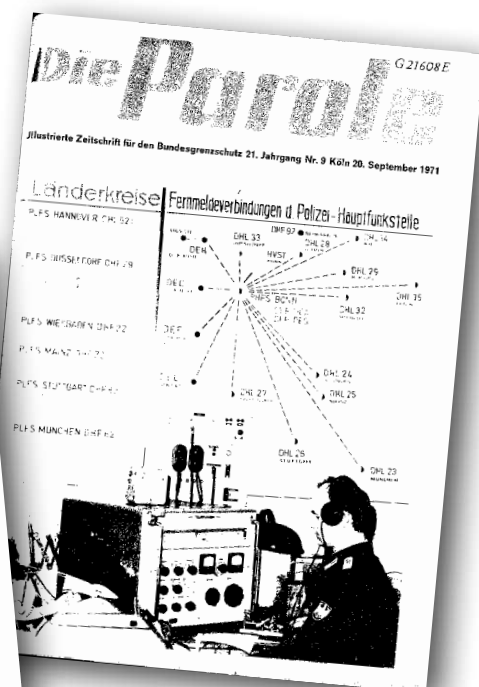
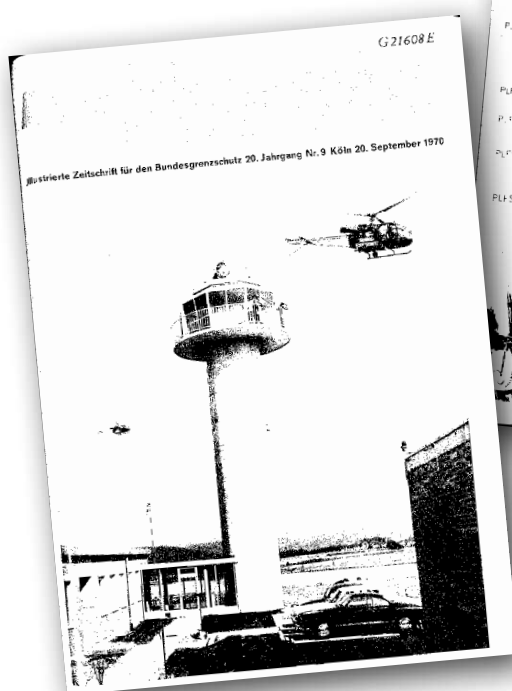
personelle Herausforderungen. Daher wurde der Bundesinnenminister 1970 gebeten, Einheiten des Bundes zur Unterstützung zur Verfügung zu stellen. Nachdem der BGS bereits seit Februar 1970 am Frankfurter Flughafen in Amtshilfe tätig war, folgten von August bis Oktober die Flughäfen in Hamburg, Hannover und Bremen.

Ergebnis

Eine Bilanz wurde in der BGS-Zeitschrift nur für den Flughafen Hannover veröffentlicht. Im ersten halben Jahr kam es dort zu drei Großeinsätzen für den BGS aufgrund von Bombendrohungen. Darüber hinaus entdeckte eine Streife ein Loch in der Umzäunung. Die folgende Suchaktion förderte einen „blinden Passagier“ in einer abgestellten Maschine zutage. Der Einsatz wegen eines „unruly Passengers“, eines Fluggastes, der sich gegenüber der Besatzung oder anderen Fluggästen aggressiv oder gewalttätig verhält, gehörte damals wohl noch nicht zum Alltagsgeschäft, und wurde in dieser Bilanz ausführlich behandelt.

Zuständigkeiten

In den 1970er Jahren wurde bald die grundsätzliche Zuständigkeit geklärt: Im Rahmen der Bundesaufgabenverwaltung wurde die Luftsicherheit den Ländern übertragen und dort im Auftrag und auf Rechnung des Bundes wahrgenommen. Erst mit Inkrafttreten einer Gesetzesänderung im April 1992 fand die Luftsicherheit Einzug ins BGS-Gesetz. ■



Mitarbeiterzeitschrift „Die Parole“ aus den Jahren 1970 und 1971

Am Flughafen Frankfurt am Main haben Beamte des BGS die Maschinen im Blick.

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

Sonnenaufgang an einem eisigen Morgen am Strelasund.
Die Gorch Fock 1 lief 1933 als Marineschiff vom Stapel und liegt
seit 2003 als Museumsschiff im Stralsunder Hafen.



**WhatsApp-Kanal
der Bundespolizei**

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



BUNDESPOLIZEI