

BUNDESPOLIZEI

03 | 2020
47. Jahrgang
ISSN 2190-6718

kompakt



Eine Idee vereint Europa

35 Jahre Schengener Übereinkommen

Liebe Leserinnen und Leser,



viele Jahre sind wir in den Sommermonaten wie selbstverständlich verreist. Dabei gern und oft außer Landes: die einen in den kühlen Norden, zum Beispiel nach Schweden, ins Land der Geschichten von Pippi Langstrumpf & Co. Die anderen in den Süden, in die Städte und Weinberge Italiens oder an die sonnenverwöhnten Küsten Spaniens. Egal ob über Land-, See- oder die Luftgrenzen; es reichte aus, für Grenzübertritte innerhalb des sogenannten Schengen-Raums, den Personalausweis dabeizuhaben. Auf den folgenden Seiten blicken wir zurück auf die Anfänge der Schengener Abkommen und wie ein Land nach dem anderen dem Vertragswerk beitrug. Grenzkontrollen gab es schließlich für uns keine mehr. Reisefreiheit war so selbstverständlich wie das Amen in der Kirche.

Mit der Corona-Pandemie wurden vom 16. März 2020 an vorübergehend Grenzkontrollen wiedereingeführt, um so die Infektionsgefahren durch das Virus weitreichend einzuschränken. Die Bundespolizei hat auf diese Weise erfolgreich zur Unterbrechung der Infektionsketten beigetragen. Denn erst am 23. März wurde das Kontaktverbot eingeführt. Doch die Reproduktionszahl des Coronavirus – sie beschreibt, wie viele Menschen eine infizierte Person durchschnittlich ansteckt – war bereits deutlich gesunken: von mehr als 3 Anfang März auf unter 1 um den 20. März herum.

Noch vor der Corona-Pandemie konnte Janine Lumtscher die Freiheit während ihres Sabbatjahres so richtig auskosten: 192 Tage lang hat sie 13 Länder bereist – und sich dafür von der Arbeit freistellen lassen. Wie das funktioniert und was sie während des größten Abenteuers ihres Lebens erlebte, erzählt sie ab Seite 40.

Und manchmal kann eine Urlaubsreise auch der Start eines Lebensprojektes werden. Unser ehemaliger Kollege Wolfgang Fiedler reiste 1977 mit seiner Frau ins südwest-afrikanische Namibia. Die Armut und der Bildungsnotstand veranlassten die beiden, Spenden zu sammeln. Bis heute tun sie das unermüdlich. Längst wurde ihnen das Bundesverdienstkreuz verliehen. Vor wenigen Monaten war der heute 81-Jährige zum 71. Mal – und wie immer auf eigene Kosten – in Afrika, um zu helfen. Wer nicht so weit reisen möchte, kann per Mausklick unterstützen. Lesen Sie dazu ab Seite 46.

Für diesen Sommer wünsche ich Ihnen viel Freude am Wiederentdecken der eigenen Heimat oder auch einfach mal bei ein paar Stunden Nichtstun. Dabei entstehen nicht selten die besten Ideen für künftige Projekte (von denen Sie uns dann gern berichten können).

Ihre Helvi Abs
Redaktion kompakt





Das Denkmal zum Schengener Übereinkommen steht am Moselufer, ungefähr an der Stelle, wo das Abkommen 1985 auf einem Schiff unterschrieben wurde.



Inhalt 03 | 2020

Titelthema

6

Eine Idee vereint Europa

35 Jahre Schengener
Übereinkommen

Einsatz

28

Erste Hilfe nach dem Ernstfall

Lebensbedrohliche Einsatzlagen

Wir

37

Kolumne

Der Lachs ist alle

25

Außenansicht

Roger Loeffler,
Postenchef Basel-Bahn

32

Die BMW R 1250 RT

Neue Motorräder für die Bundespolizei

38

Unsere Kollegen

26

Europäisierung der Inneren Sicherheit

Die Entwicklung der Grenz-
sicherung im Schengen-Raum

34

Was machen eigentlich die ...

Flugbetriebsversorgungs-
dienste?

40

Kleine Auszeit großer Traum

Mit der Freistellung vom Dienst ins
größte Abenteuer unseres Lebens

46

Für die Ärmsten der Armen

Pensionär unterstützt seit mehr als
40 Jahren Kinder in Südwestafrika



Hintergrund

50

Wie die Bundespolizei zu ihrem Namen kam

Fünfzehn Jahre nach der Umbenennung

53

„Wir sind eine Familie“

Kameradschaften für die Bundespolizei

56

Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei

Seit zehn Jahren ein verlässlicher Partner der maritimen Wirtschaft

60

Kostenfreie Bahnfahrten in Uniform

Keine Hoheitsrechte für Soldaten



Zu guter Letzt

62

Leserbriefe

63

Richtigstellung

Herausgeber

Bundespolizeipräsidium

Redaktion

Helvi Abs (V.i.S.d.P.), Enrico Thomschke, Achim Berkenkötter, Ingolf Boltz, Heike Bremer, Ronny von Bresinski, Marcus Büchner, Benjamin Fritsche, Dennis Goldbeck, Philipp Herms, Fabian Hüppe, Bianca Jurgo, Christian Köglmeier, Chris Kurpiers, Nathalie Lumpé, Janine Lumtscher, Michael Moser, Karina Pflumm, Daniela Scholz, Alexandra Stolze, Torsten Tamm, Lea Wiegmann

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

Barbara Blohm, Jennifer Khelif, Sarah Viebach, Bundespolizeipräsidium
Referat 66 – Medien

Druck

Firma Appel & Klinger
Druck und Medien GmbH
96277 Schneckenlohe

Auflage

10 500

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 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

16. Juni 2020

Informationen zum behördlichen Datenschutz finden Sie unter: bundespolizei.de/datenschutz

Bildnachweis: alle Bilder Bundespolizei, außer: S. 6–9 Centre Européen Schengen; S. 18 Medienhaus Aachen – Manfred Kistermann (1995); S. 19 (o. I.) Medienhaus Aachen – Hans-Werner Delhey (1993); S. 19 (o. r.) Medienhaus Aachen – Michael Jaspers (1998); S. 20 (o.) Medienhaus Aachen – Michael Jaspers (1995); S. 20 (m. I.) Medienhaus Aachen – Andreas Müller (1993); S. 20 (m. r.) Medienhaus Aachen – Michael Jaspers (1992); S. 25 Eidgenössische Zollverwaltung; S. 4 (o. I.), 27 Medienhaus Aachen – Andreas Herrmann (1992); S. 4 (o. r.), 46/47, 48 (o.), 49 Namibia-Hilfe EWF e.V.; S. 5 (o. I.), 56/57 Bundeswehr – Johannes Weber





35 Jahre Schengener Übereinkommen

Eine Idee vereint Europa

Text Benjamin Fritsche

Lange waren sich die Staaten Europas uneinig, ob die Kontrollen an den Binnengrenzen abgeschafft werden sollten. Es ging um nichts Geringeres als den freien Personen- und Warenverkehr für einen ganzen Kontinent. Deutschland und Frankreich waren dafür die Vorreiter. Gemeinsam mit drei weiteren Ländern unterzeichneten sie im Juni vor 35 Jahren das Schengener Übereinkommen.

Am 14. Juni 1985 wurde das Schengener Übereinkommen von Repräsentanten der fünf Gründungsstaaten unterzeichnet. Für die Bundesrepublik Deutschland leistete der Staatssekretär im Bundeskanzleramt, Prof. Dr. Waldemar Schreckenberger (3.v.r.), seine Unterschrift.



Die kleine luxemburgische Gemeinde Schengen liegt an der Grenze zu Deutschland und Frankreich. Sie gab dem hier unterzeichneten Übereinkommen seinen Namen.

Am Anfang waren es schöne Bilder, die Schengen hervorbrachte. Von Grenzübergängen irgendwo in Europa, an denen kurz vor Mitternacht Polizisten das letzte Auto kontrollierten. Wo beobachtet von Medienvertretern und Schauspielern alle folgenden Fahrzeuge, ohne anzuhalten, passieren durften. Bilder von Blumen für den ersten Unkontrollierten und freie Fahrt für alle. Sie zeigten die Sternstunden des Schengener Übereinkommens und könnten kaum gegensätzlicher zum heutigen Zeitgeschehen sein.

Gestern und heute

Nur wenige Orte stehen als Synonym für große Ideen. Die kleine Gemeinde Schengen in Luxemburg gehört zweifelsfrei dazu. Am 14. Juni 1985 unterzeichneten dort die Bundesrepublik Deutschland und vier weitere Staaten – Belgien, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande – auf einem Moselschiff ein Abkommen, das Weltgeschichte schrieb. Die Idee war, die stationären Personenkontrollen zwischen den Partnerstaaten dauerhaft abzubauen. Der Schengen-Raum sollte ein einheitlicher Platz der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts werden.

Um diese Idee in die Tat umzusetzen, wurde fünf Jahre später ein weiterer Vertrag unterzeichnet, das Schengener Durchführungsübereinkommen. Dieses regelte die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für die entfallenden Personenkontrollen. Im Wesentlichen handelte es sich dabei um eine Vereinheitlichung der Visa- und Asylpolitik sowie um eine Grundlage für die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit. Mit dem Schengen-Protokoll zum Amsterdamer Vertrag wurden die Regelungen zum 1. Mai 1999 in EU-Recht überführt.

Bereits zwei Jahre zuvor begann der Schengen-Raum zu wachsen. Heute umfasst er 26 europäische Staaten und zieht sich über den gesamten Kontinent. Der kleine Ort Schengen, mit gerade einmal knapp 5 000 Einwohnern, steht damit stellvertretend für die Reisefreiheit von mehr als 400 Millionen Menschen.

Zwischen den Mitgliedsstaaten sind die Grenzkontrollen abgeschafft. Sie dürfen auf der Grundlage des Artikels 25 des Schengener Grenzkodex nur in Ausnahmefällen wieder eingeführt werden. Dazu muss die öffentliche Ordnung oder die innere Sicherheit eines Mitgliedsstaates

ernsthaft bedroht sein. Die Vertragspartner schützen gemeinsam die Außengrenzen und vertreten eine abgestimmte Visapolitik. Zu einem wichtigen Werkzeug für ihre Grenzpolizisten ist das gemeinsame Fahndungssystem, das Schengener Informationssystem, geworden.

Herausforderungen und Belastungsproben

Doch das Übereinkommen war auch stets Kritik ausgesetzt. In den Anfangsjahren war es die Angst vor einer Zunahme der grenzüberschreitenden Kriminalität. Später forderten die Erfahrungen der 2015 begonnenen Massenmigration und des internationalen Terrorismus die Gemeinschaft heraus.

Im Frühjahr dieses Jahres wurden vorübergehend Grenzkontrollen zum Infektionsschutz aufgrund der COVID-19-Pandemie 2020 wieder eingeführt. Sie trugen dazu bei, die Infektionsketten zu unterbrechen und galten für fast alle Bürger des Schengen-Raums. Es zeigte sich, wie sehr die Menschen in Europa zusammengewachsen und wie selbstverständlich die offenen Grenzen für sie waren. Viele konnten ihre Familien nicht mehr sehen, ihren Hobbys nicht nachgehen

oder mussten ihren Alltag umstellen. Eine Belastungsprobe für viele, auch für die Bundespolizei und auch für die Regionalpolitiker. Man wird nicht umhinkommen, sich mit der Frage zu beschäftigen, wie der Schengen-Raum seinen Herausforderungen zukünftig begegnen sollte. Das muss nach 35 Jahren des Bestehens jedoch auch keine Schande sein.

Ein Grund zum Feiern

In der Zwischenzeit sollten aber auch die Jubiläen nicht vergessen werden. Denn das Schengener Übereinkommen steht für seine Idee. Es zeigt die Verbundenheit Europas und ist einmalig auf der Welt. Jeder einzelne Bürger des Schengen-Raums kann sich als Teil einer großen Gemeinschaft fühlen. Länder wie Kroatien trifft es daher aktuell wohl am härtesten. Nach Abschluss der erforderlichen Schengen-Evaluierung im Oktober 2019 verzögert sich der weitere Integrationsprozess zur geplanten Vollenwendung aufgrund der COVID-19-Pandemie.

Staus an den Grenzübergängen und lange Kontrollen waren in den letzten Monaten wieder real. Viele Menschen fühlten sich in die Zeit vor Schengen zurückversetzt. Doch Europa hat in den letzten Jahrzehnten auch eine Generation von jungen Menschen hervorgebracht, die

Grenzschutz in Zeiten der COVID-19-Pandemie

Das erste Halbjahr 2020 zeigte einmal mehr, wie wichtig der Einsatz der Bundespolizei für die Sicherheit im Schengen-Raum ist. In der Zeit der Wiedereinführung der Grenzkontrollen vom 16. März 2020 bis zum 14. Juni 2020 wurden **6 054 Straftaten** an den deutschen Grenzen registriert. Im gleichen Zeitraum stellten Bundespolizisten auch **4 881 Personen- und 760 Sachfahndungstreffer** fest. Zudem trafen sie mehr als **196 000 Abweisungen** bei Personen, welche die besonderen Einreisevoraussetzungen aufgrund der Pandemie nicht erfüllten.

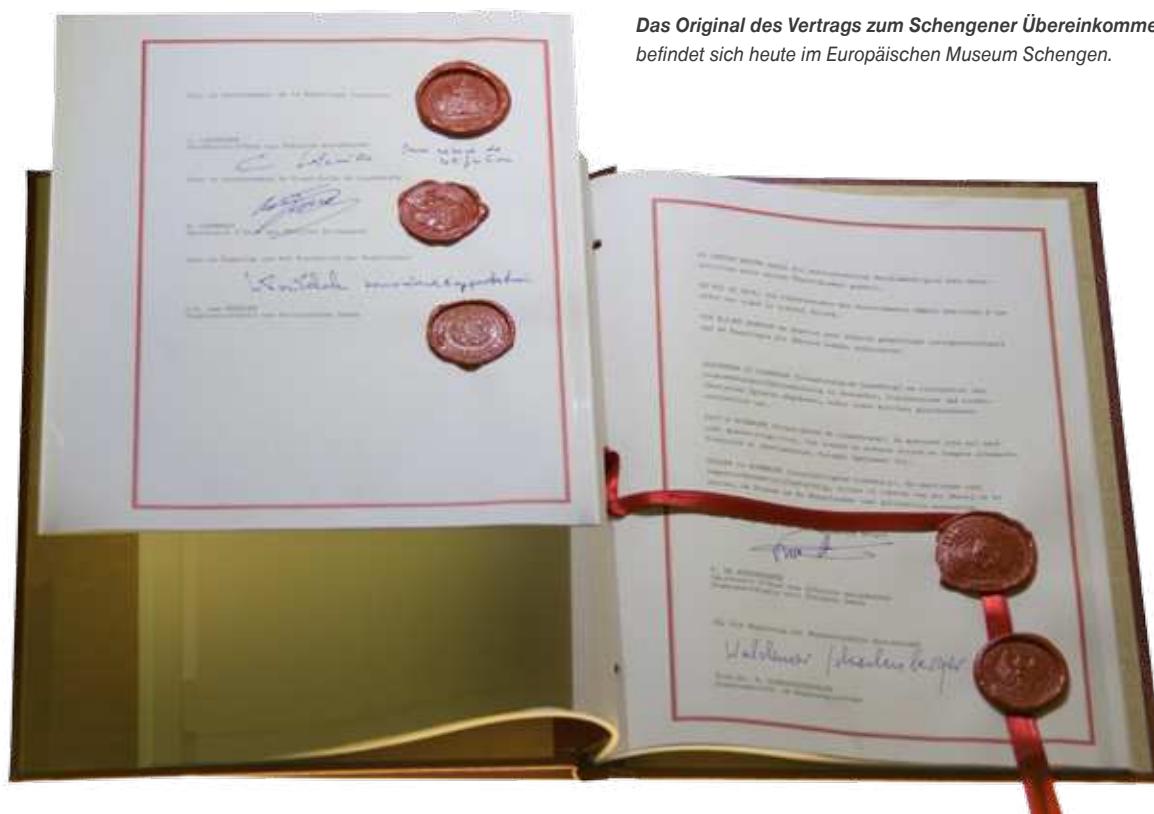
Grenzkontrollen nur aus Geschichten kannten. Für sie war diese Situation neu und oftmals verunsichernd.

Schengen und die Bundespolizei

Die Sicherheit des Schengen-Raums ist ebenfalls keine Selbstverständlichkeit. Trotz der abgeschafften stationären Binnengrenzkontrollen sind unzählige europäische Grenzpolizisten für ihr Bestehen notwendig. Allein in Deutschland sind es tausende Bundespolizisten, die täglich die Sicherheit an den Außen- und Binnengrenzen gewährleisten. Meist unbemerkt für Reisende, arbeiten sie gegen den Missbrauch des Systems durch die grenzüberschreitende Kriminalität. Sie leisten ihren Beitrag dazu, dass der Schen-

gen-Raum ein Ort der freien Bürger bleibt.

Wohl kaum etwas hat die Arbeit der Bundespolizei mehr verändert als das Schengener Übereinkommen. Und dennoch sind die Auswirkungen nicht für alle Bundespolizisten gleich. Denn Schengen, das klingt eindeutig und ist doch vielseitig. Bilaterale Polizeiverträge und regionale Ausgestaltungen machen die polizeiliche Arbeit heute an keiner Landesgrenze gleich der anderen. In den folgenden Beiträgen berichten daher Bundespolizisten und auch ein Schweizer Grenzwächter, wie sich ihre Arbeit durch die verschiedenen Beitrittsphasen verändert hat. ■



Das Original des Vertrags zum Schengener Übereinkommen befindet sich heute im Europäischen Museum Schengen.

Die Schengener Abkommen

14. Juni 1985 - Schengener Übereinkommen

Auf der Mosel, nahe der luxemburgischen Gemeinde Schengen, unterzeichnen Vertreter aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden auf einem Fahrgastschiff das Schengener Übereinkommen. Das Vertragswerk tritt am 15. Juni 1985 für die Unterzeichner in Kraft.

19. Juni 1990 - Schengener Durchführungsübereinkommen (SDÜ)

Vertreter aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden unterzeichnen das Schengener Durchführungsübereinkommen. Das Vertragswerk regelt die konkreten Verfahrensabläufe und tritt am 1. September 1993 faktisch in Kraft. Die praktische Umsetzung erfolgt jedoch erst nach Schaffung der technischen und rechtlichen Voraussetzungen – wie der Errichtung von Datenbanken und der Schaffung einer zuständigen Datenschutzbehörde. **Infolgedessen wird das SDÜ am 26. März 1995 in Kraft gesetzt.**

2. Oktober 1997 - Überführung in den Schengen-Besitzstand

Durch das Schengen-Protokoll im EU-Vertrag von Amsterdam wird das Schengener Abkommen in das EU-Recht integriert und tritt am 1. Mai 1999 in Kraft. Die Regelungen gelten fortan auch für alle neu beitretenden EU-Mitgliedsstaaten. Eine Ausnahme von der Befreiung der Grenzkontrollen erwirken Großbritannien und Irland.

21. Dezember 2007 - EU-Osterweiterung

Infolge der EU-Osterweiterung fallen die Grenzkontrollen an den Land- und Seegrenzen in Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Malta weg. An den Flughäfen erfolgt die Umstellung mit dem Flugplanwechsel zum 30. März 2008.

1. März 2008 - Abstimmung in der Schweiz

Die Schweiz lässt die Bevölkerung über den Schengen-Beitritt abstimmen. 54,6 Prozent sind für einen Schengen-Beitritt. Am 12. Dezember 2008 wird das Abkommen an den Landgrenzen und am 29. März 2009 an den Flughäfen umgesetzt. Dadurch entfällt die bisher geltende Visumpflicht. Zollkontrollen finden jedoch weiterhin statt.

15. Februar 2011 - Aufnahme Fürstentum Liechtenstein

Das Europäische Parlament stimmt der Aufnahme des Fürstentums Liechtenstein in den Schengen-Verbund zu. Der Vollmitgliedschaft geht eine positive Evaluierungsphase und die Zustimmung des Ministerrates der EU voraus. Seit dem 19. Dezember 2011 finden keine Grenzkontrollen mehr statt. Zollrechtliche Kontrollen werden weiterhin durchgeführt.

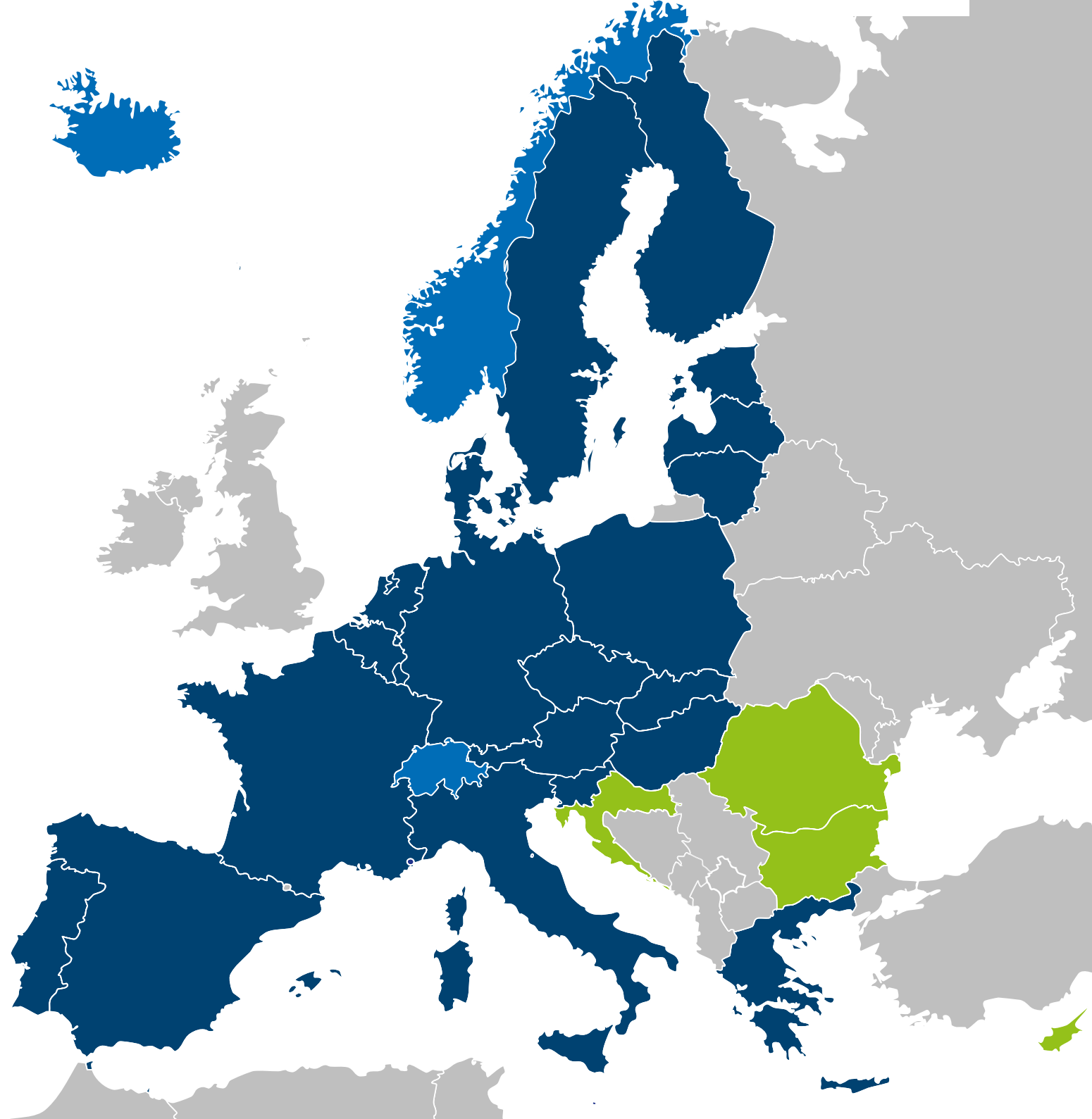
Beitrittskandidaten

Rumänien und Bulgarien erfüllen bislang nicht die Voraussetzungen zur Aufnahme in das Vertragswerk. Mit einer Presseerklärung vom 22. Oktober 2019 bestätigt die Europäische Kommission, dass Kroatien die einschlägigen Voraussetzungen der Schengen-Kriterien erfüllt und fordert den Rat der EU auf, die Evaluationsergebnisse zu erörtern, damit Kroatien im Einklang mit der Beitrittsakte von 2011 dem Schengen-Raum beitreten kann. Sobald alle Voraussetzungen erfüllt sind, muss der Rat nach Anhörung des Europäischen Parlaments einstimmig einen endgültigen Beschluss fassen.

Der Beitritt Zyperns wird vom Ausgang des Zypernkonflikts abhängig gemacht. Gibraltar erwägt den Beitritt zum Schengen-Raum.

Der Schengen-Raum

- Vollanwenderstaaten
- Nicht-EU-Schengenmitglieder
- Beitrittskandidaten





Die Saalachbrücke zwischen Salzburg und Freilassing im Herbst 2015:
Warten auf die Einreise nach Deutschland.

Deutsch-österreichische Grenze

Eine besondere Situation

Text Christian Köglmeier

„Ziel dieser Maßnahme ist es, den derzeitigen Zustrom nach Deutschland zu begrenzen und wieder zu einem geordneten Verfahren bei der Einreise zurückzukehren. Das ist auch aus Sicherheitsgründen erforderlich.“ So hatte der damalige Bundesinnenminister Dr. Thomas de Maizière die Wiedereinführung der Grenzkontrollen an der deutsch-österreichischen Grenze am 13. September 2015 erklärt. Seitdem ist das Schengener Abkommen in Südbayern ausgesetzt, wendet die Bundesregierung die Artikel 25 bis 27 des Schengener Grenzkodexes an.

Als 1997 die Grenzen zu Österreich fielen, war die Skepsis schon aufgrund der seit jeher engen Beziehungen der Bayern zu ihren deutschsprachigen Nachbarn wahrscheinlich nicht ganz so groß wie an anderen Binnengrenzen der Republik. Vor allem der Tagestourismus, also die Skifahrer und Wanderer, profitierte stark vom Wegfall der Grenzkontrollen zum Alpengnachbarn. Damals hatte auch niemand damit gerechnet, dass etwa

zwanzig Jahre später wieder alles fast beim Alten sein sollte.

Erst G7-Gipfel, dann Migration

Einen ersten Vorgeschmack gab es im Sommer 2015 im Chiemgau, im Werdenfeller Land und im Bayerischen Oberland, als zum G7-Gipfel auf Schloss Elmau die Grenzkontrollen zu Österreich vorübergehend wieder eingeführt worden waren. Diese sollten bis heute praktisch nicht

wieder aufgehoben werden, wurde doch Deutschland 2015 von einer nie dagewesenen Migrationslage herausgefordert. Die temporären Kontrollen wurden am 13. September verlängert und auf die gesamte Grenze zu Österreich ausgeweitet. Der Zugverkehr zwischen den beiden Staaten wurde für zwölf Stunden eingestellt.

Eine erste Bilanz nach 24 Stunden bestätigte die Notwendigkeit der

Maßnahmen: Bundespolizisten hatten über 2 000 unerlaubt Eingereiste aufgegriffen und 43 mutmaßliche Schleuser festgenommen. Nachdem sich bereits Ende 2014 eine alarmierende Entwicklung auf den Fluchtrouten aus dem vorderasiatischen Raum Richtung Europa abgezeichnet hatte, ging es nach dem G7-Gipfel Schlag auf Schlag. Mehr als 70 000 Migranten waren Anfang September 2015 innerhalb einer Woche über den Freistaat Bayern nach Deutschland gereist und ein Ende war nicht Sicht.

Bundespolizisten aus ganz Deutschland an der Grenze zu Österreich

Die Dienststellen an der bayerischen Süd-Ost-Grenze waren an ihre Belastungsgrenzen gekommen. Die Schließung der Grenze quasi über Nacht machte die Situation nicht besser. Also musste die gesamte Behörde und ihre Mitarbeiter wieder unter Beweis stellen, dass sie im Chaos bestehen und Übermenschliches leisten kann. Vor allem Polizisten aus den

Bundespolizeiabteilungen hatten sich an besagtem Sonntag noch auf den Weg nach Süden gemacht, um die Kollegen in den Inspektionen Rosenheim und Freyung zu unterstützen. Kontrollstellen wurden ertüchtigt, Bearbeitungsstraßen aus dem Boden gestampft. Später folgten Beamte aus fast allen Dienststellen der Bundespolizei, sogar Seemänner verschlug es in die bayerischen Grenzregionen. Auch die bayerische Polizei unterstützt bis heute nach Kräften.

Als die Bearbeitungsstraßen wieder weitestgehend zurückgebaut waren und der Migrationsdruck abgenommen hatte, kam Corona. Die Kollegen im Südbayerischen waren ob der Infektionsschutzmaßnahmen der beiden Bundesregierungen dies- und jenseits der Grenze und der Infektionshotspots, zum Beispiel in Kitzbühel, erneut stark gefordert. Nun, während fast überall die Grenzen wieder geöffnet sind, ändert sich für die Bundespolizei an der deutsch-österreichischen Grenze praktisch nichts.

Stück für Stück zurück zur Normalität

Der Bundesminister des Innern, für Bau und Heimat Horst Seehofer hatte am 10. Juni dieses Jahres offiziell das Ende der pandemiebedingten Binnengrenzkontrollen mit Ablauf des 15. Juni samt stückweiser Rückkehr zur Normalität verkündet. Diese Normalität sieht für die bayerischen Bundespolizisten aber anders aus als für ihre Kollegen an anderen Grenzabschnitten. Zeitgleich kündigte der Minister nämlich die Fortführung der Binnengrenzkontrollen an der Grenze zu Österreich an. Sie seien aus migrations- und sicherheitspolitischen Gründen, unter anderem aufgrund des fortbestehenden illegalen Migrationspotentials auf der Balkanroute, unverändert erforderlich. So wird es auf unabsehbare Zeit mitten im Schengen-Land weiterhin eine Grenze geben, welche die Ausnahme von der Regel darstellt. ■



Seit September 2015 Alltag an den Autobahnen zu Österreich – nicht nur während der Corona-Krise.



Michael Schulz (4. v. l.) im Kreise seiner Dienstgruppe am Grenzübergang Kupfermühle kurz vor Öffnung der Grenze.

Deutsch-dänische Landgrenze

„Erleichterung und Wehmut lagen in der Luft“

Text Torsten Tamm

Am 25. März 2001 hieß es an der deutsch-dänischen Landgrenze im Norden unserer Republik: „Passkontrollen, ade.“ Viele deutsche und dänische Bürger verbrachten die Nacht an den Grenzübergängen Ellund, Schusterkate und Kupfermühle in Schleswig-Holstein, um den Wegfall der Kontrollen hautnah miterleben zu können. In der Luft lag einerseits Erleichterung, aber andererseits auch ein bisschen Wehmut. Im letzten Moment ließ man sich seinen Reisepass noch einmal stempeln. Um Mitternacht brausten die ersten Fahrzeuge ohne Kontrolle über die bisherigen Grenzübergänge.

Olaf Romahn und Michael Schulz, zwei Angehörige des damaligen Bundesgrenzschutzamtes Flensburg, erinnern sich an diesen Tag.

„Es herrschte eine große Skepsis“
„Meine Dienstgruppe hatte am 25. März 2001 die letzte Spätschicht vor dem Wegfall der Grenzkontrollen. Für mich war es ein Tag mit gemischten Gefühlen. Einerseits war es eine gute Sache für Europa, andererseits – aus Sicht eines Grenzpolizisten –

herrschte eine große Skepsis. Vor allem mit dem Wissen, dass wir in der Spätschicht noch mehrere ausländerrechtliche Verstöße, unter anderem mit einer Zurückweisung nach Dänemark, festgestellt hatten. Ich machte mir schon Gedanken darüber, dass diese „Aufgriffe“ ein paar Stunden später aufgrund des Wegfalls der Kontrollen einfach nach Deutschland einreisen werden. Anfangs war dies schwer zu verstehen“, berichtet Olaf Romahn.

„Es war ein komisches und unsicheres Gefühl“

Am Abend übernahm die Nachtschicht mit Michael Schulz die Grenzkontrollen an den Übergängen. „Wir hatten schon Tage vorher begonnen, unsere Sachen von unserer Dienststelle Kupfermühle zu unserem neuen Dienstgebäude nach Harrislee zu bringen. Hier sollte künftig unser neues dienstliches „Zuhause“ sein und von hier aus sollten die mobilen Streifen beginnen. Neben der persönlichen Ausrüstung



Kontrolle des Einreiseverkehrs am Grenzübergang Kupfermühle



Vorübergehend wiedereingeführte Grenzkontrollstelle zum G20-Gipfel



Luftbild der Grenzübergangsstelle Ellund Autobahn



Ehemaliges Dienstgebäude am Grenzübergang Kupfermühle

waren da noch die ganzen dienstlichen Vordrucke und Aktenschränke, die mit uns umziehen mussten. Wichtige Vordrucke wurden in sogenannten Musterordnern angelegt, um auch zukünftig für alle möglichen Einsatzlagen gerüstet zu sein und auf Kopiervorlagen zurückgreifen zu können. Der Umzug zog sich bis in die letzte Nacht der Grenzkontrollen hin. Es war für mich ein komisches und unsicheres Gefühl, das mit dem Wegfall der stationären Grenzkontrolle einherging. Ich hatte fast zehn Jahre in der Kontrollbox gesessen und alle Personen, die ich eingehender kontrollieren wollte, mussten an mir vorbei oder kamen zu mir. Jetzt sollte ich plötzlich im 30-Kilometer-Bereich auf die Suche gehen. Ich hatte die Befürchtung, dass unsere Aufgriffszahlen rapide in den Keller gehen würden. Damit dürfte unsere dienstliche Zukunft hier oben im Norden auf Dauer keinen

Bestand haben. Aber es war auch irgendwie eine Herausforderung, den neuen dienstlichen Alltag mit Leben zu füllen“, so Michael Schulz.

Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Kriminalität

Die Befürchtungen der beiden Kollegen bewahrheiteten sich nicht. Sie versehen immer noch ihren Dienst in Flensburg. Nach anfänglichen Schwierigkeiten ist es für sie mittlerweile zur Routine geworden, ihr „Klientel“ auch im fließenden Verkehr zu erkennen. Dass sie jetzt ein paar Kilometer fahren müssen, um die Kontrollen durchführen zu können, liegt in der Natur der Sache.

Bereits am 15. November 2000 schlossen die damalige Verkehrspolizeidirektion Schleswig-Holstein, das damalige Bundesgrenzschutzamt Flensburg und das Hauptzollamt Kiel

eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität. Eine Kooperation, die als Ausgleichsmaßnahme für den Wegfall der stationären Grenzkontrollen an der deutsch-dänischen Landgrenze erforderlich war. Die gemeinsame Fahndungsgruppe besteht heute aus Beamten der Landespolizei, der Bundespolizei und des Zolls.

Seit dem 4. Januar 2016 hat Dänemark wieder Grenzkontrollen an der Landgrenze zu Deutschland eingeführt. ■

B 36

LH 434 Chicago
UA 3531 Chicago

11:15

11:15

ht-EU-Staatsbürger
n-EU-NationalsNicht-EU-Staatsbürger
Non-EU-Nationals

Einfache Holzkonstruktionen direkt vor dem Abfluggate waren eine doch fragwürdige Lösung.

Flughafen München

„Das wird nie was!“ – und es wurde doch was

Text Christian Köglmeier

„Wie will denn der Franzose wissen, ob der bolivianische Diplomat nach Deutschland darf?“ oder „In Holland werden die Flieger doch gar nicht kontrolliert!“ und „Das wird nie was!“, so waren damals die Meinungen und Vorstellungen zur Umsetzung des Schengener Übereinkommens. Jens Mudrick (50) hat die Geschichte am Münchner Flughafen von Beginn an miterlebt und könnte sicherlich noch unzählige ähnlich lautende Kommentare zitieren. Vor allem aber weiß er, dass der Personalbedarf – entgegen der Meinung vorgesetzter Dienststellen – schlagartig erheblich zunahm.

Aber erst einmal die Fakten: An der Landgrenze schon Usus, gab es im Sommer 1993 Pläne, die Schengener Regelungen auch an den Flughäfen umzusetzen. Nach mehrfacher Verschiebung des Starttermins sollte es am 26. März 1995 soweit sein. Das Schengener Vertragswerk fand auch an den Flughäfen Anwendung. Den Anfang machten Belgien, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und

Spanien. Zum Winterflugplan 1997 erweiterte sich der Kreis der kontrollfreien Flüge zu Destinationen in Italien und Portugal. Passagiere von und nach Österreich kamen zum 1. Dezember 1997 in den Genuss des kontrollfreien Reisens und nach mehrfacher Verschiebung zum Sommerflugplan 2000 auch von und nach Griechenland Reisende. Mit der Ratifizierung in der Nordischen Union

sollte 2001 vorerst das letzte große Paket umgesetzt werden, bevor 2007 und 2008 das Baltikum, Polen, die Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und schließlich die Schweiz, als Nicht-EU-Staat¹, von der Befreiung der Grenzkontrollen profitieren sollten.

¹ Staaten, welche das Abkommen der Europäischen Union nicht unterzeichnet und ratifiziert haben.

Mobile Kontrollstellen, Hektik und Kontrollerleichterungen

Soweit die Fakten. Aber wie lief es in der Praxis? Am Münchener Flughafen gab es – wie wahrscheinlich in allen anderen Dienststellen auch – eine Arbeitsgruppe. Diese sollte dafür Sorge tragen, dass jeder Mitarbeiter der Dienststelle die Grundeinweisung in das „Schengener Handbuch“ erhielt und die Infrastruktur am gesamten Flughafen, abgestimmt mit dem Flughafenbetreiber, angepasst wurde. Bereits 1993 sollten zwei Probelaufe zeigen, wie die Münchner Dienststelle gewappnet ist. In der Praxis aber wurde schnell klar, dass die Einrichtung der grenzpolizeilichen Kontrollstellen nicht ohne Schwierigkeiten vonstattenging. Im Bundesministerium des Innern entschieden, wartete der Münchner Flughafen unter anderem mit mobilen Kontrollstellen auf, an denen die grenzpolizeiliche Ausreisekontrolle 30 bis 45 Minuten vor Abflug begann. „Da kam schon mal Hektik auf“, erinnert sich Mudrick. Außerdem war der Bedarf an Personal und Technik, insbesondere an transportablen Abfrageeinheiten, immens. Weiterhin mussten die Münchner Beamten in den ersten drei Monaten 125 Kontrolllockerungen, fast ausschließlich wegen Rechnerausfällen, in ihren Berichten vermerken. „Defekte und fehlende Abfrageeinheiten nervten mehr und mehr“, weiß der damalige Dienstgruppenleiter noch heute. Die Technikprobleme ließen erst mit Abschaffung der dezentralen Ausreisekontrollen im Jahr 1997 nach. Die Infrastruktur- und Personalprobleme blieben. Entgegen der Einschätzung vorgesetzter Stellen sank der Anteil der kontrollpflichtigen Passagiere, vor allem an den beiden großen deutschen Luftverkehrsdrehkreuzen Frankfurt am Main und München, eben nicht. Die Zahl der Passagiere, die sich den grenzpolizeilichen Kontrollen unterziehen mussten, stieg mit jedem Schengen-Beitritt stark an. „Versuche, dies den Oberen zu erklären, schlugen oftmals fehl“, merkt Mudrick an, der später bei den Planungen zu den Terminalneubauten „T2“ und „Satellit“ eng mit dem Flughafenbetreiber zusammengearbeitet und so unumstritten seinen Teil zur

München, d. 20.10.93

GSSt Flughafen
Einsatzleiter 3

An die Dienstgruppen 1 - 8

Betr.: Probelauf Schengen am 21.10.93
Bezug: GSSt Flughafen, Leiter, vom 14.10.93

1. Die GSSt Flughafen führt am 21.10.93 erneut einen Probelauf durch.
Er findet statt in C 2 Einreise von 08.40 - ca. 11.00 Uhr
D 2 Einreise von 11.15 - ca. 12.00 Uhr
2. Die Einreisepositionen sind vollständig zu besetzen.
3. Die FMG wird die Kontrollboxen entsprechend beschildern.
4. Die Unterlagen, die für den Probelauf am 19.10.93 in den Kontrollboxen verwendet wurden sind erneut zu verwenden bzw. zu kopieren.
5. Ablauf - C 2 - Einreise: verantwortlich DGL DG 7
 - a) DG 7 besetzt rechtzeitig personell und materiell die Kontrollboxen und führt die Einreisekontrolle im obigen Zeitraum gemäß Schengener-Handbuch durch
 - b) DG 1 - Tagesdienst - stellt sich auf eine Unterstützung der DG 7 ein
 - c) DG 1, 7 und 8 stellen gem. Bezug je 4 PVB als Beobachter ab. Führer DGL DG 1
- Ablauf - D 2 - Einreise: verantwortlich DGL DG 8
 - a) DG 8 besetzt rechtzeitig personell und materiell die Kontrollboxen und führt die Einreisekontrolle im obigen Zeitraum gemäß Schengener-Handbuch durch
 - b) und c) wie bei C 2 Einreise
6. Folgende Flüge werden vom Probelauf erfaßt:

<u>C 2 - Einreise:</u>	08:45 VO 421	ex	GRZ
	09:30 LH 5351	ex	TRN
	09:45 LH 5313	ex	VCE
	09:55 LH 5831	ex	VIE
	10:55 JP 1602	ex	LJU
<u>D 2 - Einreise:</u>	11:20 LT 235	ex	SKG
	11:45 UA 918	ex	DEN-IAD-LHR


(Wimmer) PHK

1993 reichte eine DIN-A4-Seite, um die Beamten auf Schengen vorzubereiten.

Verbesserung der Kontrollsituation beigetragen hat.

Verbesserung erst mit den Terminal-Neubauten

Bis es wirklich besser wurde, mussten die Münchner Bundespolizisten aber noch bis zur Eröffnung eines zweiten Terminals im Jahr 2003 warten. Der Flughafenbetreiber hatte die Bundespolizei schon 1998 zum Start der Planungen an einen Tisch mit den Architekten und den Planungsverantwortlichen gebeten. Die Dienststelle entsandte Jens Mudrick, damals Leiter der Arbeitsgruppe Grundsatzangelegenheiten, Planung und Entwicklung. Zehn Jahre später saß der

heute 50-Jährige für ein drittes Abfertigungsgebäude wieder am Planungstisch. So konnte der Bundespolizist die behördlichen Ideen erfolgreich lancieren. Ergebnis waren zentrale Grenzkontrollstellen, die bedarfsgerechte Planung der einzelnen Kontrollpositionen und eine klare Trennung von Schengen- und Nicht-Schengen-Passagieren in verschiedenen Stockwerken. All das konnte endlich den gestiegenen Anforderungen des Schengen-Transitverkehrs Rechnung tragen. ■

Deutsch-belgische Grenze

„Drei Mal Lüttich und zurück“

Text Achim Berkenkötter

Damals wie heute arbeiten Bundespolizisten am Dreiländereck im nordrheinwestfälischen Aachen. Während man sich 1990 noch mit dem sogenannten Handfunkterminal (HDTF)¹ und der Abfertigungstasche auf den Weg nach Belgien machte oder in einer Grenzkontrollbox auf der Autobahn A 44 saß, hat sich bis heute vieles verändert. Aber eben auch nicht alles, einiges ist gleich geblieben.

Als Erich Wienen 1990 nach Aachen kam, war es für den damals 20-Jährigen eine „neue Welt“. Das Schengen-Durchführungsübereinkommen (SDÜ) lag noch in weiter Ferne, aber die Auswirkungen sollten sich schon bald auch auf ihn auswirken. Aktuell aber war polizeiliche Arbeit, eigenständiges Handeln und ein echtes Gegenüber für den Polizeihauptwachmeister zu sein, der frisch aus dem Bonner Objektschutz zur Grenzschutzstelle Aachen Bahnhof kam, die pure Motivation.

„Zu zweit gingen wir auf die Züge nach Belgien.“

Erich Wienen

„Zu zweit“, sagt er, „gingen sie auf die Züge nach Belgien. Entweder zwei Grenzschützer oder ein Grenzschützer und ein Zöllner bildeten die damaligen Teams.“

Eine Regel galt es bei den Grenzkontrollen eisern zu beachten: Der Gebietsstaatler hatte das unbedingte Vorrecht im Zug. Waren also in Aachen schon Kollegen der belgischen Gendarmerie an Bord, galt die erste Überprüfung der Reisenden trotzdem

den deutschen Grenzschützern und umgekehrt. „Wehe, das wurde nicht beachtet, dann gab es eine richtige Ansage von den Verantwortlichen“, erzählt Erich schmunzelnd.

Schon damals waren elektronische Abfragen möglich

So ging es drei Mal am Tag nach Lüttich und zurück. Hatte man in Belgien einen längeren Aufenthalt, nutzte man am dortigen Bahnhof einen Aufenthaltsraum. „Nicht schön, aber zweckmäßig und immerhin mit Telefon, denn Handys gab es ja nicht“, berichtet Erich. Zum Einsatz kam bei den mobilen Kontrollen immer eine Abfertigungstasche. Darin befanden sich Fahndungsbuch, Grenzkontrollstempel, Gebührenmappe, RaP-Block², Ausnahmevisa und ein Quittungsblock.

„Musstet ihr denn damals jeden zu überprüfenden Namen in dem tausende Seiten starken Fahndungsbuch nachblättern?“, will ich wissen. „Tatsächlich nicht“, entgegnete Erich, „wir hatten immerhin schon Technik, Handfunkterminals. Die sahen ein wenig aus wie große Taschenrechner, aber damit konnten wir überall mobil Personen überprüfen.“

Wir wurden zum Wechsel motiviert

„Wie war es für dich, als ihr gehört habt, dass an den Grenzen zu Belgien und den Niederlanden, also in der Region, wo du wohnst, schon bald keine Kontrollen mehr stattfinden sollten?“, frage ich weiter.

„Mir war zunächst nicht wirklich bewusst, wie ernst die Situation eigentlich war. Ich konnte mir auch nicht



Kontrollen an der deutsch-niederländischen Grenze

¹ Mobiles Terminal für Fahndungsabfragen

² Reiseausweis als Passersatz



Schilderwald



1995 – Ende der Kontrollen

„Bleiben und aussitzen, dachte ich nur.“

Erich Wienen

vorstellen, dass es all dieses hier nicht mehr geben sollte. Als ich dann aber sah, dass sich viele meiner Kollegen zu anderen Dienststellen bewarben, wurde es doch irgendwie ernst. Auch der damalige Amtsleiter versuchte uns zum Wechsel zu motivieren. ‚Bleiben und aussitzen‘, dachte ich nur. Innerhalb Aachens wechselte ich dann an die Autobahn und versuchte die Zeit für mich zu nutzen“, erzählt mir der heute 50-Jährige.

Wer übrigens glaubt, dass dort damals eine Flotte hochmotorisierter Streifenfahrzeuge stand, ist auf dem Holzweg. Die Kontrollen fanden stationär an der Grenze statt und so gab es genau ein Fahrzeug. Damit wurden Festgenommene in die Justizvollzugsanstalt gebracht, aber auch Post- und Kurierfahrten erledigt.

Grenzstreifen fuhren damals zunächst nur die motorisierten Fahndungstrupps.

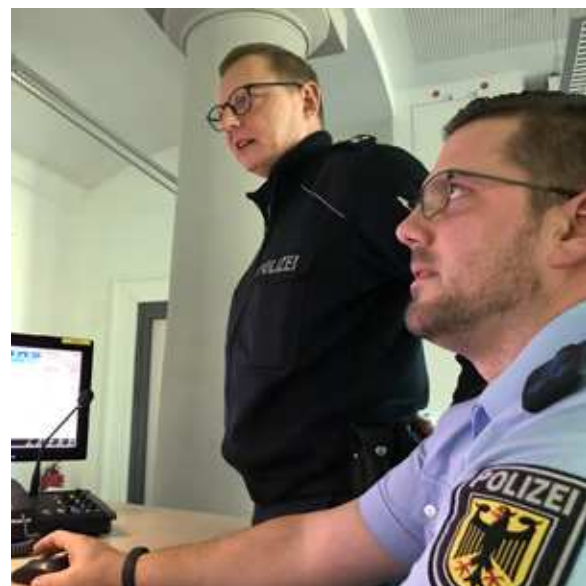
Das Personal wurde sukzessive abgebaut

Aber auch in diesen neuen Dienststellen wurde das Personal sukzessive abgebaut. Die Realität holte Erich weiterhin ein. „Die Kontrollen wurden Schritt für Schritt zurückgefahren. Manchmal waren wir sogar nur noch zu zweit draußen. Auch die Reisenden wurden immer unvorsichtiger. Sie versteckten oftmals ihre Drogen gar nicht mehr und legten sie einfach hinter den Sitz. Später entwickelte sich meine Dienststelle mehr und mehr zu einer ‚Kontaktdienststelle‘ an der niederländischen Grenze“, berichtet Erich. Dort wollte er ausharren, bis er den damals noch üblichen Wechsel zur Landespolizei vollziehen konnte.

Das neue Regelwerk tritt in Kraft

Als dann 1995 das SDÜ in Kraft trat, die Grenzen geöffnet und alle Kontrollstellen im Aachener Zuständigkeitsbereich zurückgebaut wurden, gab es jedoch Entwicklungen, mit denen er nicht mehr gerechnet hatte.

Das Personal der Dienststelle wurde wieder aufgestockt, denn das SDÜ sah neben dem Abbau der stationären Grenzkontrollen sogenannte Ausgleichsmaßnahmen vor. An den Grenzen kamen Streifen zum Einsatz. „Anfangs wussten wir noch nicht genau mit dem neuen Regelwerk umzugehen. Hatten wir beispielsweise Anfragen an



Erich Wienen ist Dienstgruppenleiter bei der Bundespolizei in Aachen.

unsere niederländischen oder belgischen Kollegen, wurden diese unkompliziert auf dem kurzen Wege beantwortet. Nun war die Verfahrensweise eben eine andere, aber daran gewöhnten wir uns schnell“, erklärt mir Erich.

Auch der Grenzübertritt an den Stellen, der kurioserweise damals nur von Sonnenaufgang bis -untergang gestattet war, wurde legitimiert. Kleiner Grenzverkehr, Passierscheine, alles Vergangenheit.

„Es hat sich aber auch nicht alles verändert“, erzählt Erich. „Damals



Im März 1995 wurde der Grenzübergang Aachen Nord abgerissen.



Der Grenzübergang in Aachen während der Übergangsphase



Grenzübergang Autobahn A44 – Lüttich nach Aachen 1992

„Für mich ist Schengen eine Errungenschaft.“

Erich Wienen

wie heute liegen unsere Aufgabenschwerpunkte in den Deliktfeldern der unerlaubten Einreise, der Urkundenfälschung und des Erschleichens unterschiedlichster Visa. Auch Drogen werden nach wie vor geschmuggelt.“ 1998 hatte er übrigens doch „seine“ Aachener Dienststelle verlassen, freiwillig allerdings. Nach dem Aufstieg in den gehobenen Dienst und einer kurzen Verwendung am Düsseldorfer Flughafen ging es wieder zurück ins Dreiländereck, nun in der Funktion als Dienstgruppenleiter.

„Wie geht es dir heute, wenn du dir deine ganz eigene Geschichte und

die Entwicklung der Dienststelle mit den nun bald vielen jungen Kollegen anschaut?“, will ich von ihm wissen.

„Es ist wichtig, dass wir da sind. Vieles ist komplexer geworden, der Umgang mit Sachverhalten weitläufiger. Ich beneide auch so manches Mal meine jüngeren Kollegen, die haben so viele Möglichkeiten. Für mich persönlich ist Schengen übrigens eine Errungenschaft, der freie Reiseverkehr etwas Tolles. Beruflich und erst recht privat“, sagt mir Erich sichtlich zufrieden am Ende unseres langen Gespräches. ■

Deutsch-polnische Grenze

„Hätten sie doch nur zwei Stunden gewartet“

Text Michael Engler

An die Skepsis meiner Kollegen von der Grenzübergangsstelle im sächsischen Ludwigsdorf erinnere ich mich immer noch sehr gut. Bereits Tage vor dem Schengen Beitritt wurden die technischen Vorkehrungen für die künftige kontrollfreie Reise zwischen Polen und Deutschland getroffen.

Während des laufenden Betriebes wurden die Absperrgitter am Autobahngrenzübergang, die bislang zur Sperrung von Fahrspuren oder zur Lenkung des Reiseverkehrs dienten, entfernt. Daneben standen die Kollegen in den Kontrollhäuschen. Die theoretischen Abläufe der Umsetzung waren ihnen bekannt, aber sie fragten sich, wie die Praxis aussehen würde.

Ein kalter Tag im Dezember 2007

Freitag, der 21. Dezember 2007 blieb mir mit Blick auf die Witterung als ein kalter, frostiger Tag im Gedächtnis. Am Abend erschienen Medienvertreter der regionalen Presse in der Dienststelle. Der Redaktionsleiter von Radio Lausitz rannte aufgeregt mit seinem Tonaufzeichnungsgerät durch die damalige Bundesgrenzschutzinspektion und fing ein paar Aussagen der Uniformierten ein. Danach bat er Reisende um Statements, die nach der Grenzöffnung als erste ohne Kontrolle aus Deutschland ausreisten.

Etwas zum Schmunzeln war die Episode von zwei schlecht informierten Drittstaatsangehörigen, die versuchten die Personenkontrolle zu umgehen, um unerkannt nach Deutschland zu gelangen. Nachdem sie über die Autobahnbrücke gelaufen waren und einen Wildschutzzaun überklettert hatten, wurden sie gestellt. Hätten die beiden Männer noch ungefähr zwei Stunden gewartet, wären sie aller Wahrscheinlichkeit nach mühelos in die Bundesrepublik – wenn auch unerlaubt – eingereist.

Freude und Begeisterung in Görlitz

Der damalige Vizepräsident des Bundesgrenzschutzamtes Pirna, Detlef Fritsch, und der damalige Inspektionsleiter Matthias Notbohm, waren als offizielle deutsche Vertreter vor Ort und führten angeregte Gespräche mit Vertretern aus Polen. Nachdem sie sich des reibungslosen Verkehrs über die Autobahn vergewissert hatten, fuhren sie zur Görlitzer Altstadtbrücke. Hier war die Stimmung sehr emotional. Mein Kollege Sascha Mitschke erinnert sich, dass sehr viele Bürger aus Görlitz und dem polnischen Zgorzelec mit bester Laune auf die Brücke gekommen waren. Angesichts der Menschenmassen konnte man fühlen, wie die Brücke vibrierte. Die Erweiterung des Schengen-Raumes sorgte hier bei allen für Freude und Begeisterung. ■



Vor der Grenzöffnung bildeten sich Autoschlangen vor dem Übergang.



Bundespolizisten entfernen die Absperrgitter an denen bisher kontrolliert wurde.



Kollegen von Bund und Land fahnden gemeinsam im Bereich Klingenthal.

Zusammenarbeit mit Kollegen der Landespolizei

Fahndung im Grenzraum

Text Chris Kurpiers

Mit der Erweiterung des Schengen-Raumes und dem daraus resultierenden Wegfall der stationären Grenzkontrollen änderte sich vieles für die Grenzinspektionen der Bundespolizeidirektion (BPOLD) Pirna.

Um der grenzüberschreitenden Kriminalität sowie motorisierten Tätern wirkungsvoll begegnen zu können, wurde die polizeiliche Überwachung der Hauptverkehrswege im Grenzraum unerlässlich. Um diese Mammutaufgabe bewältigen zu können, wurden Kooperationen mit der Landespolizei eingegangen und gemeinsame Fahndungseinheiten (GFG) gegründet.

Die gemeinsamen Aufträge und Ziele sind eine ständige Erkenntnisgewinnung und Aufklärung hinsichtlich allge-

mein- und grenzpolizeilicher Sachverhalte. Außerdem wollen die Einheiten Schwer- und Brennpunkte der grenzüberschreitenden Kriminalität und irregulärer Migration sowie anlassbezogen allgemeine Kriminalitätsschwerpunkte bekämpfen und Fahndungsmaßnahmen der jeweiligen Polizeidirektionen (PD) und Bundespolizeiinspektionen (BPOLI) unterstützen.

Fahndungsalltag

Es ist der 6. Januar 2020. Bei einer Kontrolle auf der Autobahn A4 stellen

die Kollegen um 3:15 Uhr bei einem polnischen Autofahrer 2 000 Zigaretten, drei Kilo Tabak und zwei Liter Wodka fest. Damit überschreitet er die Freimenge deutlich. Die Waren werden beschlagnahmt und an die zuständige Bundeszollverwaltung übergeben.

Am Nachmittag des gleichen Tages wird bei Hermsdorf eine Polin gestoppt. Sie hat kurz zuvor mit ihrem Auto bei einem Überholvorgang einen Transporter touchiert und ist geflohen.

Ein Mietwagen wird in der Nähe des sächsischen Ohorn von der A4 auf einen Parkplatz geleitet und kontrolliert. Im Fahrzeug befinden sich ein Deutscher und zwei Chinesinnen, die keine gültigen Ausweisdokumente vorweisen können. Sie sind auf dem Weg nach Polen zum Warschauer Flughafen und wollen nach China fliegen. Dass die beiden Frauen sich illegal in Deutschland aufhalten, will der Fahrer nicht gewusst haben. Wegen des Verdachtsfalls des Einschleusens von Ausländern wird er sich nun verantworten müssen.

Am Abend wird auf dem Rastplatz Oberlausitz Süd (Bautzen/Sachsen) der Fahrer eines Transporters kontrolliert. Neben ihm befinden sich noch zwei junge Ukrainer im Fahrzeug. Letztere hatten sich in der Ukraine für 400 Euro Studentenjobs vermitteln lassen, ohne jedoch zu studieren. Als Lagerarbeiter ließen sie sich Monatslöhne bis zu 1 750 Euro auszahlen. Ermittelt wird nun wegen Verstoß gegen das Aufenthaltsgesetz und der Aufnahme einer illegalen Beschäftigung.

Gemeinsame Fahndungsgruppen

Diese kurz skizzierten Fälle geben einen kleinen Einblick in den Arbeitsalltag der Gemeinsamen Fahndungsgruppe (GFG) Bautzen und ähneln der Aufgabenvielfalt anderer Fahndungsgruppen und der Gemeinsamen Einsatzgruppe (GEG) im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizeidirektion Pirna.

Internationale Zusammenarbeit

Daneben werden auch Fahndungsgruppen aus deutschen und tschechischen sowie polnischen Polizisten gebildet. Letztere ist mit jeweils 30 Beamten aus beiden Ländern eine gut aufgestellte Einheit.

Abschließend kann festgestellt werden, dass sich die internationalen Fahndungsgruppen erfolgreich etabliert haben. Die beteiligten Kollegen stellen sich mit Enthusiasmus und Tatkraft dem veränderten Aufgabenfeld, das fortführend mit der Erweiterung des Schengen-Raumes die Ostgrenzen erreichte. ■



Übersichtsbild eines Bundespolizeihubschraubers – aufgenommen während einer Täterstellung



Die Beamten der Gemeinsamen Fahndungsgruppe Bautzen agieren in den Landkreisen Bautzen und Görlitz.



Bei der Kontrolle eines bulgarischen Transporters entdecken die Beamten 13 Migranten, darunter Frauen und Kinder.

Gemeinsame Fahndungsgruppen (GFG) in Sachsen

GFG Chemnitz (Dienstort Stollberg)

- Organisatorischer Bestandteil der Kriminalinspektion Polizeidirektion (PD) Chemnitz und Bundespolizeiinspektion Chemnitz
- 15 Kollegen der Landespolizei und 13 Kollegen der Bundespolizei
- Zuständigkeitsbereich:
Bereich der PD Chemnitz – die Stadt Chemnitz und die Landkreise Mittelsachsen und Erzgebirgskreis, Schwerpunkte Autobahnen A4 und A72.

GFG Bautzen (Dienstort Bautzen)

- PD Görlitz und Bundespolizeiinspektion Ebersbach
- 20 Kollegen der Landes- und Bundespolizei
- Zuständigkeitsbereich:
Landkreisen Görlitz und Bautzen, Schwerpunkt A4 zwischen der Bundesgrenze zur Republik Polen und dem Autobahn-Dreieck Dresden-Nord

GEG Oberlausitz (Standort Zittau)

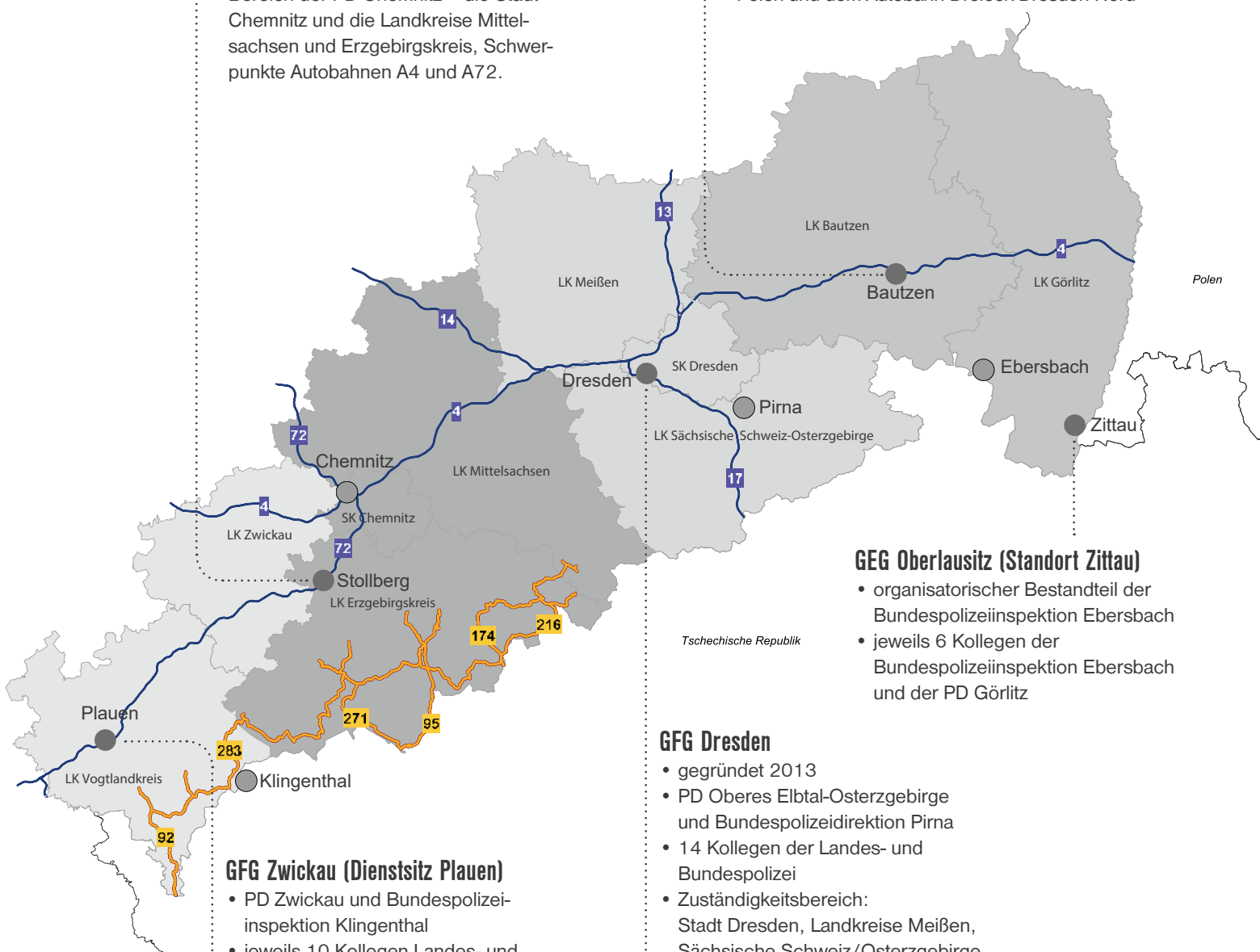
- organisatorischer Bestandteil der Bundespolizeiinspektion Ebersbach
- jeweils 6 Kollegen der Bundespolizeiinspektion Ebersbach und der PD Görlitz

GFG Dresden

- gegründet 2013
- PD Oberes Elbtal-Osterzgebirge und Bundespolizeidirektion Pirna
- 14 Kollegen der Landes- und Bundespolizei
- Zuständigkeitsbereich:
Stadt Dresden, Landkreise Meißen, Sächsische Schweiz/Osterzgebirge sowie Autobahnen A4, A13, A17

GFG Zwickau (Dienstort Plauen)

- PD Zwickau und Bundespolizeiinspektion Klingenthal
- jeweils 10 Kollegen Landes- und Bundespolizei
- Zuständigkeitsbereich:
Schwerpunkt Hauptverkehrswege im grenznahen Raum zu Tschechien und die Autobahn A72



Außenansicht

Text David Marquis

Roger Loeffler ist Chef des Bahnpostens der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) in Basel. Sein Team von gut 40 Personen arbeitet ausschließlich mobil. Die Bedeutung der mobilen Kontrollen hat mit dem Beitritt der Schweiz zum Schengen-Raum im Jahr 2008 stark zugenommen.

„Vor 2008 haben wir täglich noch bis zu 50 Ausnahmevisa für Lkw-Fahrer, spontane Touristen und weitere Personen ausgestellt“, erinnert sich Adjutant Loeffler, der damals noch Postenchef am Autobahn-Grenzübergang Basel/Weil am Rhein war. Viel Zeit habe man auch investiert, um abweichende schweizerische Vorschriften, etwa bezüglich der Visa, durchzusetzen. „Nach dem Schengen-Beitritt sind diese Aufgaben zurückgegangen. Wir haben nun mehr Zeit für die Bekämpfung schwerer Delikte“, so Loeffler. An den Grenzübergängen verzeichne man deshalb heute mit weniger Personal mehr Aufgriffe als vor Schengen.

Anspruchsvoller geworden sei anfangs hingegen die Zusammenarbeit mit der deutschen Bundespolizei: „Bis 2008 standen wir täglich am selben Grenzübergang wenige Meter voneinander entfernt und hatten deshalb einen sehr engen Austausch.“ Mit dem Wegfall der systematischen Grenzkontrollen hätten sich die Bundespolizisten nahezu vollständig von der Binnengrenze zurückgezogen, nicht so die Schweizer: „Da wir auch Zollaufgaben wahrnehmen, stehen wir weiterhin an der Grenze.“

„Ein Erfolgsmodell“

Gänzlich eingeschlafen sei die Zusammenarbeit aber nicht. Einige Male pro Monat lief die EZV mit der deutschen Bundespolizei gemeinsam Patrouille: „Wir hatten dabei kaum Aufgriffe. Die Teams kannten sich gegenseitig nicht und so war die Zusammenarbeit wenig effektiv.“ Diesem unbefriedigenden Zustand begegnete man mit der Gründung einer Gemeinsamen operativen Dienstgruppe (GoD) im Jahr 2013. Seitens der EZV wurde diese beim Posten Basel-Bahn angegliedert, dessen Führung Adjutant Loeffler inzwischen übernommen hatte. „Die GoD ist seit dem ersten Tag ein Erfolgsmodell. Wir sind täglich in gemischten Patrouillen auf beiden Seiten der Grenze gemeinsam mit unseren deutschen Kollegen unterwegs.“

„Die GoD“, so Loeffler weiter, „bringt nur Vorteile. Die Wege für Abklärungen in den Datenbanken beider Länder sind kurz und die Interessen – insbesondere in den Bereichen Sicherheit und Migration – sehr ähnlich.“ Tätig ist die GoD primär im Bahnverkehr, aber auch auf der Straße. Die Erfolge sind auch der Politik nicht entgangen: 2016 haben beide



Adjutant Roger Loeffler ist heute Postenchef Basel-Bahn.

Staaten angesichts der damals angespannten Migrationslage beschlossen, die GoD in Basel von fünf Mitarbeitern pro Land auf je zehn aufzustocken. Eine weitere GoD wurde inzwischen in Kreuzlingen-Konstanz gegründet.

Gezielter kontrollieren

Neben der neu organisierten Zusammenarbeit mit den deutschen Kollegen in der GoD nennt Loeffler einen weiteren großen Vorteil des Schengen-Beitritts: „Das Schengener Informationssystem ist ein wahres Highlight. Die zusätzlichen Informationen erlauben es uns, unsere Kontrollen viel gezielter durchzuführen.“ ■

Die Entwicklung der Grenzsicherung im Schengen-Raum

Europäisierung der Inneren Sicherheit

Text Nils Neuwald

Eine der größten Errungenschaften der Europäischen Union (EU) war die Abschaffung der nationalen Binnengrenzkontrollen. Bedingt durch die wirtschaftliche, aber auch politische und kulturelle Öffnung der europäischen Nationalstaaten war es mit der Zeit zu einer Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs in Europa gekommen. In der Folge wurden die damaligen Kontrollen an den Grenzen mehr und mehr als störend empfunden. Den ersten wesentlichen Meilenstein bei der Abschaffung der Grenzkontrollen stellt das „Schengener Übereinkommen“ vom 14. Juni 1985 dar.

Bereits vor „Schengen“ hatten Deutschland und Frankreich 1984 im „Saarbrücker Abkommen“ bilateral den perspektivischen Abbau der Grenzkontrollen und eine verbesserte Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden im Grenzraum beschlossen. Belgien, die Niederlande und Luxemburg waren an einer Beteiligung interessiert. In der Folge unterzeichneten alle fünf Staaten am 14. Juni 1985 das „Schengener Übereinkommen“ (SÜ) mit dem Ziel, bis 1990 die Grenzkontrollen schrittweise abzubauen. Dadurch sollte ein erleichterter Personen- und Warenverkehr ermöglicht werden.

Anfänglich galten diese Regelungen nur für die Vertragsstaaten als völkerrechtliche Vereinbarungen. Dies änderte sich erst 1999 mit dem Vertrag von Amsterdam. Durch diesen wurden die Schengen-Regelungen in EU-Recht überführt.

Das Schengener Durchführungs- übereinkommen

Mit dem am 19. Juni 1990 unterzeichneten und am 26. März 1995 in Kraft getretenen „Schengener Durchführungsübereinkommen“ (SDÜ) sollte das SÜ umgesetzt werden. Ziel des SDÜ, auch als „Schengen II“ bezeichnet, war es, Ausgleichsmaßnahmen für den Wegfall der Grenzkontrollen zu schaffen. So wurden unter anderem konkrete Regelungen zur einheitlichen Kontrolle der Außengrenzen, zur polizeilichen Zusammenarbeit, zur grenzüberschreitenden Observation sowie zur Visa- und Asylpolitik aufgenommen.

Das Schengener Informations- system

Als eine der Ausgleichsmaßnahmen und als zentrales Element des polizeilichen Informationsaustausches diente das „Schengener Informationssystem“ (SIS). Es handelte sich

hierbei um ein computergestütztes, automatisiertes Personen- und Sachfahndungssystem, welches 1995 in Betrieb genommen wurde. Mit dem Beitritt weiterer Staaten musste ein leistungsfähigeres System entwickelt werden, um die Fahndungsdaten aller Schengen-Mitglieder bewältigen zu können. Das nach einer Übergangsphase am 9. April 2013 seinen Betrieb aufnehmende SIS II erfüllte diese Anforderungen.

Kontrolle an den Außengrenzen

Der Schengener Idee entsprechend, finden Grenzkontrollen grundsätzlich nur noch an den Außengrenzen statt. Bei der Überwachung und Kontrolle an den Landgrenzen sowie den Flug- und Seehäfen berücksichtigen die verantwortlichen Behörden nicht nur ihre nationalen Sicherheitsinteressen, sondern auch die Belange der anderen Schengen-Staaten¹. Hierzu führen sie unter anderem systematisch Abfragen im SIS-Fahndungsbestand durch und sprechen Einreiseverweigerungen aus, sofern eine Gefahr für die öffentliche Ordnung, die Innere Sicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die internationalen Beziehungen besteht.

Nationale Ausgleichsmaßnahmen

Die Abschaffung der Grenzkontrollen wird allgemein als positiv bewertet. Sie führt aber auch dazu, dass Terroristen, Kriminelle und Flüchtlinge sich ungehinderter innerhalb des Schengen-Raumes bewegen können. Als Ausgleichsmaßnahme dürfen die Nationalstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet deshalb stichprobenartige, lagebildabhängige Kontrollen durchführen. Geregelt ist dies in Art. 23 des Schengener Grenzkodex (SGK), der das SDÜ in Teilen ersetzt hat.

Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen

Besondere Lagen erlauben es den Mitgliedstaaten, zeitlich begrenzt Kontrollen an den Binnengrenzen durchzuführen. Gebrauch gemacht wurde davon regelmäßig bei sportlichen Großveranstaltungen wie Welt- und Europameisterschaften, aber auch bei den G7- und G20-Gipfeln der Staats- und Regierungschefs. Des Weiteren war der massive Zustrom von Migranten im Jahr 2015 ein weiterer Beweggrund, der europaweit zu einer Einführung der Binnengrenzkontrollen, auch in Deutschland, führte. 2020 war die Eindämmung der Coronavirus-Pandemie der Anlass für die vorübergehende Wiedereinführung von Kontrollen an den Binnengrenzen². Rechtsgrundlage für diese Maßnahmen ist Art. 28 SGK.

Fazit und Ausblick

Der gemeinsame Binnenmarkt und in der Folge der Wegfall der Grenzkontrollen in einem vereinten Europa war eines der Gründungsziele der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) als Vorläufer der Europäischen Gemeinschaften (EG) und später der EU, welches mit dem SDÜ 1995 erstmalig verwirklicht wurde. Seitdem ist die Entwicklung stetig vorangeschritten. Ein Großteil des SDÜ wurde inhaltlich vor allem durch den SGK, den Visakodex sowie die Regelungen zum SIS-II aufgehoben, so dass das ursprüngliche SDÜ gegenwärtig nur noch teilweise in Kraft ist. Die Ziele des SDÜ von 1990 gelten aber bis heute.

Die Erweiterung des Schengen-Raumes und der Wegfall der Grenzkontrollen hat den wirtschaftlichen

und kulturellen Austausch innerhalb Europas enorm begünstigt. Gleichzeitig ist ein neuer kriminalgeografischer Raum entstanden, was zu einer weiteren Europäisierung der Inneren Sicherheit und zu einer intensivierte, verbesserten Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden in Deutschland und Europa geführt hat. Dies ermöglicht es auch, zukünftig sicherheitsrelevante Herausforderungen zu bewältigen, egal ob diese nun pandemischer oder krimineller Art sein mögen. ■



Deutschland ist einer der fünf Gründungsstaaten des Schengener Abkommens.

¹ Vollanwenderstaaten sind Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Island, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, die Schweiz, die Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien und Ungarn. Teilanwenderstaaten sind Bulgarien, Kroatien, Rumänien und Zypern.

² kompakt berichtete in der Ausgabe 02|2020



Hilfe für den Helfer – Versorgung eines verletzten Sanitäters



Polizeisanitäter versorgen einen verletzten Kollegen.

Lebensbedrohliche Einsatzlagen

Erste Hilfe nach dem Ernstfall

Text Enrico Thomschke

Bundesweit trainierte die Bundespolizei in den vergangenen drei Jahren Lebensbedrohliche Einsatzlagen (LebEL). Mehr als 1 400 Teilnehmer waren in diese Übungen eingebunden. Die kompakt widmete LebEL das Titelthema der Ausgabe 02|2019. Umfassend berichteten wir darin über die Vorbereitungen der Übungen, interviewten Kooperationspartner und ließen Beteiligte zu Wort kommen. Eine Frage wurde jedoch nicht ausreichend betrachtet: Was passiert mit den Verletzten? Um dies zu klären, bin ich heute beim Polizeiärztlichen Dienst Einsatz in Potsdam.

Hier erfahre ich von Andreas Irmner, Sachbearbeiter im Referat 83 Bundespolizeipräsidium, dass in den vergangenen zwei Jahren 36 500 neue Erste-Hilfe-Taschen in der Bundespolizei verteilt wurden. Das heißt jeder Polizeivollzugsbeamte hat seine eigene neue Ausstattung. Das bedeutet aber auch, dass mehr als 36 000 Kollegen in die Anwendung eingewiesen werden mussten. Denn neben Spezialbandage, Isolier-Rettungsdecke und Infektionsschutzhandschuhen ist

nun auch ein sogenanntes Tourniquet enthalten. „Solche Abbindesysteme fanden in der Vergangenheit vor allem beim Militär Verwendung“, erfahre ich von Andreas. „Aufgrund der Erfahrungen, insbesondere im Zusammenhang mit terroristischen Anschlägen, haben wir uns für dessen Aufnahme entschieden.“ Das Tourniquet wird bei besonders schweren Verletzungen, wie abgerissenen Gliedmaßen oder Schusswunden, an den Extremitäten eingesetzt, um massive Blutungen

zu stoppen, die anders – vor allem in Bedrohungssituationen – nicht zu beherrschen sind. Um diese Anforderungen erfüllen zu können, werden

„Tourniquets fanden in der Vergangenheit vor allem beim Militär Anwendung.“

Andreas Irmner

Inhalte der „normalen“ Erste Hilfe und bundespolizeispezifische Inhalte in der Ersten Hilfe BPOL zusammengefasst.

„Die Erste-Hilfe-Tasche ist primär für einen selbst bestimmt.“

Andreas Irmner

Ein „Seesack“ voller Rettungsmittel

„Was viele nicht wissen, die persönlich zugewiesene Erste-Hilfe-Tasche ist primär für einen selbst bestimmt. Der Helfer soll das Material aus der Tasche des Verletzten nutzen“, erzählt mir Andreas weiter. Für die Behandlung verletzter Dritter oder für die Versorgung einer großen Anzahl von Personen erhielten die Dienststellen sogenannte Erste-Hilfe-Zusatzausstattungen. Andreas stellt eine große schwarze Tasche vor mir ab: „Im Prinzip hat dieser ‚Seesack‘ den gleichen Inhalt wie die persönlich zugewiesene Ausstattung, nur in größerer Anzahl. Dieses Material steht uns zusätzlich zu den Kfz-Verbandskästen zur Verfügung.“ Dazu gehören noch Rettungsmittel wie Schleiftrage und Tragetücher zum Set. Im Ernstfall soll diese Zusatzausstattung in den Einsatzraum gebracht werden. „Solange die Gefahr vor Ort nicht vollständig beseitigt ist, erfolgt die Erste Hilfe ausschließlich durch die eingesetzten Beamten“, erklärt mir Andreas. „Der Rettungsdienst ist nicht verpflichtet, sich in den polizeilichen Gefahrenbereich zu begeben. Unter Umständen behindert er sogar den polizeilichen Einsatz.“

Rot – gelb – grün

Das neue Konzept zur „Medizinischen Einsatzversorgung“ spricht von der Gliederung des Einsatzraumes in sichere und unsichere Bereiche. Bundesweit und behördenübergreifend wird dabei auf die Farblehre (rot, gelb, grün) zurückgegriffen. Angelehnt an die Farbgebung der Ampel, ist das grüne Gebiet sicher und durch die Rettungsdienste betretbar. In den polizeilichen Gefahrenbereichen – gelb und rot – müssen die eigenen

Kollegen zunächst auch die medizinische Erstversorgung übernehmen.

Künftige Herausforderungen

Die Zusammenarbeit zwischen Einsatz- und Rettungskräften im Schadensfall ist wichtig und muss trainiert werden. „Um die Verletzten optimal zu behandeln, sollten diese an sicheren Orten gesammelt werden“, erzählt Andreas. Diese sogenannten Verletztenammelstellen binden weniger Personal und die Erste-Hilfe-Zusatzausstattung kann an diese Punkte gebracht werden. „Eine Herausforderung wird es künftig sein, die Mitarbeiter in diesen Maßnahmen zu schulen, die über die Erste Hilfe hinaus gehen“, so Andreas weiter. „Hierzu zählt

insbesondere die Organisation sowie das Errichten und Betreiben der Verletztenammelstellen. Das geschieht anlässlich der LebEL-Fortbildung.“

Polizei und Medizin

Neben den Kontroll- und Streifenbeamten, die regelmäßig in der Ersten Hilfe BPOL fortgebildet werden, gibt es einige fachlich besonders ausgebildete Einsatzkräfte: Erste-Hilfe-Trainer und Multiplikatoren für Taktische Einsatzmedizin verknüpfen die Erste Hilfe mit dem Polizeitraining. Darüber hinaus kommen in den Mobilien Kontroll- und Überwachungseinheiten der Bundespolizeidirektionen sogenannte Rettungshelfer zum Einsatz. Bis zu drei Kollegen pro Zug besitzen diese



Übergabe der Verletzten an den Rettungsdienst



Neben der Täterbekämpfung müssen die Verletzten versorgt werden.

Zusatzqualifikation in Form eines achtwöchigen Lehrgangs. Als Schnittstelle zwischen Polizei und Rettungsdienst koordinieren sie die Verletztenversorgung, weisen die Kollegen bei der Ersten Hilfe an und übernehmen die Behandlung der Schwerverletzten.

„Die Bundespolizei verfügt sogar über ausgebildete Polizeisanitäter und Polizeiärzte“, erfahre ich von Andreas, der selbst Polizeisanitäter ist. Dieses medizinische Fachpersonal verfügt neben seiner Fachexpertise auch über medizinisches Gerät und

spezielle Einsatzfahrzeuge analog der Rettungsdienste und ermöglicht die fachgerechte Medizinische Einsatzversorgung. Da die Kollegen auch im polizeilichen Gefahrenbereich eingesetzt werden können, sollte der zuständige Polizeiführer diese bereits bei der Einsatzplanung berücksichtigen.

Auch wenn es beruhigend ist, diese speziell ausgebildeten Einsatzkräfte in den eigenen Reihen zu wissen, so muss doch jeder Kollege in der Lage sein, die Erstversorgung von Verletzten selbst durchzuführen.

Eine regelmäßige Schulung der Kollegen in der Ersten Hilfe und an der dafür vorgesehenen Ausstattung ist daher unabdingbar, um auch künftig für den Ernstfall gut vorbereitet zu sein. ■

Ärzte und Sanitäter der Bundespolizei nutzen neben medizinischem Gerät auch Rettungsfahrzeuge

Polizei-Notarztein-
satz-
fahrzeug (P-NEF)



Polizei-Rettungs-
transportwagen (P-RTW)



Polizei-Kranken-
transportwagen (P-KTW)





Anhaltesignale in Deutsch und Englisch sind verfügbar.



Die Funkeinheit „R@ven BlueLight“ kann auch mit Handschuh gut bedient werden.



Schneller, komfortabler und sicherer – die BMW R 1250 RT ersetzt die R 1150 RT.

Neue Motorräder für die Bundespolizei

Die BMW R 1250 RT

Text Enrico Thomschke

Diese Leistung kann sich sehen lassen: 136 Pferdestärken, in 3,7 Sekunden von null auf hundert und eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 Kilometern pro Stunde: das neue Einsatzmotorrad der Bundespolizei, die BMW¹ R 1250 RT. Insgesamt 28 dieser Motorräder sollen in den kommenden zwei Jahren den Weg aus dem Berliner BMW-Werk in die Dienststellen der Bundespolizei finden. Die ersten beiden Fahrzeuge wurden Ende 2019 an die Direktionen Hannover und Stuttgart ausgeliefert.

Bereits die Serienausstattung hat es in sich: Sowohl das Anti-Blockier-System als auch die dynamische schräglagenabhängige Traktionskontrolle – welche das Ausbrechen des Krads auch in Kurven verhindert – helfen, das Fahrzeug in schwierigen Situationen sicher zu beherrschen. Ein elektrisch einstellbares Fahrwerk und Windschild sowie die Sitzheizung runden die komfortable Ausstattung ab. Die neue LED-Beleuchtung garantiert selbst bei Dunkelheit oder schwierigen Sichtverhältnissen eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn.

„Motorräder sind agiler“

Einer der Ersten, der das neue Einsatzmittel bereits fahren durfte, ist Torsten de Groot von der Bundespolizeiinspektion Bad Bentheim. Torsten fährt seit 15 Jahren Motorrad und kennt auch schon das Vorgängermodell. Den Einsatzwert sieht er vor allem in der grenzpolizeilichen Arbeit: „Motorräder sind agiler als Autos. Dadurch sind sie insbesondere bei Anhaltekontrollen aus dem fließenden Verkehr im Vorteil.“ Neu sind auch die Anhaltesignalgeber auf LED-Basis. Das klassische und allseits bekannte „STOPP POLIZEI“ und „BITTE FOLGEN“ hat zwar noch nicht ausgedient, wird aber in einigen Punkten ergänzt. „Der Kraftfahrer kann zwischen Deutsch und Englisch wählen“, erfahre ich von Torsten. Andere Sprachen oder zusätzliche Texte könnten künftig eingespielt werden, um die Verkehrsteilnehmer beispielsweise auf

Gefahren hinzuweisen. Denkbar sind Inhalte wie „Rettungsgasse bilden“ oder „Vorsicht Unfallstelle“. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht geplant.

Funktechnik erhöht Sicherheit

Neu ist auch die Funkeinheit „R@ven BlueLight“. Diese speziell für BMW-Motorräder hergestellte BOS-Funktechnik² bietet ein waserdichtes Bedienteil, das auch mit Handschuhen gut benutzt werden kann. Außerdem bleibt der Bildschirm selbst bei starker Sonneneinstrahlung gut lesbar. Über spezielle Tasten am Griff können Funksprüche abgegeben werden, ohne die Hand von der Lenkstange zu nehmen – ein zusätzlicher Gewinn in puncto Sicherheit.

„Das System ist auf Bluetooth-Helme vorbereitet“, erklärt mir Torsten. „Eine Verkabelung mit dem Motorrad könnte künftig entfallen, sofern die neuen Helme dies unterstützen. So könnten Funksprüche auch abgesetzt vom Krad abgegeben werden.“

Die BMW R 1250 RT ersetzen die seit 2005 genutzten 73 BMW R 1150 RT, welche nach 15 Jahren technisch in die Jahre gekommen sind und nach und nach in den Ruhestand versetzt werden. ■

¹ BMW – Bayerische Motoren Werke, deutscher Automobil- und Motorradhersteller mit Sitz in München

² BOS – Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben

Die BMW R 1250 RT in Zahlen

Hubraum	1,25 Liter
Leistung	100 Kilowatt (136 Pferdestärken)
Höchstgeschwindigkeit	225 Kilometer pro Stunde
Tankvolumen	25 Liter
Reichweite	etwa 500 Kilometer
Länge	2 222 Millimeter
Höhe	1 405 Millimeter
Breite	990 Millimeter
Leergewicht	279 Kilogramm
Zulässige Gesamtmasse	505 Kilogramm

Was machen eigentlich ...

Flugbetriebsversorgungsdienste?

Text Nathalie Lumpé

Die Flugbetriebsversorgungsdienste (FBVD) sind eigene Fachbereiche innerhalb der Fliegerstaffeln der Bundespolizei. Sie bilden den Kraftfahr- und Logistikbereich des Flugdienstes der Bundespolizei ab. Zu ihren Kernaufgaben zählen die Kraftstoffversorgung und der flugbetriebliche Brandschutz. Was kaum einer weiß, ohne die FBVD hebt kein Hubschrauber der Bundespolizei ab.

Der Flugdienst der Bundespolizei versorgt sich eigenständig mit Düsenkraftstoff (Kerosin). Dafür stehen jeder Fliegerstaffel ein Tanksattelzug – mit einem Volumen von 32 000 Litern – und mehr als 25 Tankwagen unterschiedlicher Größen zur Verfügung. Mit bundesweit 20 geländefähigen Fahrzeugen kann die Kraftstoffversorgung der Hubschrauber rund um die Uhr an nahezu jedem Ort sichergestellt werden.

Fast viermal um die Erde

Die FBVD versorgen nicht nur die Bundespolizei, sondern befüllen auch die Tankbehälter der Bergwacht

Bayern, die für Rettungseinsätze im Gebirge zur Verfügung stehen. Ebenfalls beliefern sie die Einsatzschiffe der Bundespolizei und auch die zwölf Luftrettungszentren, wo die orangefarbenen Rettungshubschrauber des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat stationiert sind. Im Jahr 2019 haben die FBVD rund elf Millionen Liter Kraftstoff transportiert. Bei größeren polizeilichen Einsätzen, bei Ausbildungen und Übungen sind sie stets mit den Tankwagen vor Ort.

Schutz der Bundeskanzlerin und deren Gäste

Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit liegt im flugbetrieblichen Brandschutz. „Unsere Staffeln befinden sich auf

zulassungspflichtigen Verkehrs- oder genehmigten Sonderlandeplätzen. Für diese ist ein flugbetrieblicher Brandschutz bei Start und Landung von Hubschraubern vorgeschrieben“, erklärt Ringo Bronkalla. Mit eigenen und

„Unsere Piloten und Flugtechniker vertrauen darauf, dass wir vor Ort einen guten Job machen.“

Ringo Bronkalla

Betankung bei der Gebirgsflugausbildung





Transportiert wird fast alles ...



Waldbrandeinsatz

eigens dafür ausgerüsteten Feuerwehrfahrzeugen stehen die Kollegen der FBVD für den Fall bereit, der hoffentlich nie eintreten wird. Darüber hinaus wird der Brandschutz auch an ausgewählten Orten, bei Einsätzen und Übungen gewährleistet. Immer dann, wenn zum Beispiel am Bundeskanzleramt, am Gästesitz der Bundesregierung, Schloss Meseberg, oder an einem anderen Ort hochrangige Gäste mit Hubschraubern der Bundespolizei starten oder landen, sind sie im Einsatz. „Wir sind mit unseren Feuerwehrfahrzeugen die ersten vor Ort, prüfen den Landeplatz, beobachten den Luftraum, halten Verbindung zu den fliegenden Besatzungen und nehmen Kontakt mit

weiteren Beteiligten auf“, sagt Ringo Bronkalla. „Unsere Piloten und Flugtechniker vertrauen darauf, dass wir vor Ort einen guten Job machen.“

„Transportiert wird fast alles“

Eine weitere wichtige Aufgabe ist der Materialtransport. „Transportiert wird dabei fast alles, was für den Betrieb der Staffeln benötigt wird“, so Ringo Bronkalla. „Von Kleinstteilen über Turbinentriebwerke, Getriebe, Hubschrauberverkleidungen, Öle, Fette, technische Dokumentationen, Ausrüstungen bis hin zu kompletten Hubschraubern.“ Rotorblätter werden beispielsweise in Kisten von mehr als sieben Metern Länge verladen und

zum Bestimmungsort transportiert. Die erforderliche Ausstattung ist innerhalb der Bundespolizei-Fliegergruppe vorhanden. So verfügen die FBVD über Sattelzugfahrzeuge, Hubschraubertransportanhänger, Container-Lkw, Kranfahrzeuge, Gabelstapler und verschiedene kleinere Fahrzeuge mit Zuladung bis 3,5 Tonnen.

Vielzählige Fortbildungen erforderlich

Um all diese Aufgaben erfüllen zu können, muss jeder neue Kollege eine Vielzahl von Fähigkeiten und Kenntnissen erwerben. Grundlage ist die Lkw-Führerscheinklasse C/CE und die ADR-Berechtigung¹ für den Ge-

¹ ADR steht für Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route – Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße.



**„Durch gegenseitige
Unterstützung leisten
wir gemeinsam
unseren Beitrag für
den Einsatzerfolg.“**

Ringo Bronkalla



Kraftstoff für ein neues Bundespolizeischiff



Ein Hubschrauber wird auf einen Lkw verladen.



Hubschrauber auf dem Landtransport

fahrguttransport. „Die weitere Fortbildung und Schulung auf den Fahrzeugen und das flugspezifische Wissen werden praxisnah in den Staffeln vermittelt“, so Ringo Bronkalla. „Dazu zählen die Bedienung der Tankwagen, Kranfahrzeuge und Tankanlagen, der Erwerb des ‚Gabelstaplerscheins‘ und vieles mehr.“ Ein Schwerpunkt der Aus- und Fortbildung ist die an den Flugdienst angepasste Ausbildung an Feuerwehrfahrzeugen und die Brandbekämpfung an Drehflüglern. „Sie wird durch Kollegen aus unseren eigenen Reihen durchgeführt. Einige der Ausbilder sind dabei auch ehrenamtlich in Freiwilligen Feuerwehren aktiv, wodurch sie umfangreiche Kenntnisse

und Befähigungen erworben haben.“ Keine Fliegerstaffel kann größere Einsätze und Ereignisse allein bewältigen. In der Vergangenheit waren die Mitarbeiter der FBVD in ganz Deutschland und im Ausland unterwegs. Auszugsweise sind hier die Einsätze für Frontex auf den griechischen Inseln, die Transporte mit Behältern für radioaktive Abfälle – Castor –, die Treffen der Staats- und Regierungschefs anlässlich der G7- und G20-Gipfel sowie die ATLAS-Übungen² der GSG 9 der Bundespolizei genannt. „Durch gegenseitige Unterstützung haben wir gemeinsam unseren Beitrag für den Einsatzerfolg geleistet“, sagt Ringo Bronkalla. So unterschiedlich die Landsmann-

schaften oder staffeleigenen Besonderheiten auch sind, so eint sie doch das gemeinsame Ziel: die Gewährleistung des Flugbetriebs. ■

² Zum ATLAS-Verbund gehören die 38 europäischen Polizei-Spezialeinheiten der EU-Mitgliedsstaaten.

Kolumne

Der Lachs ist alle



Text Ronny von Bresinski

Der Autor (43) ist Dienstgruppenleiter in der Bundespolizeiinspektion Hamburg und seit 2014 Redakteur der **kompakt**.

In meinen ersten Dienstjahren wusste ich nicht, dass es so was wie Trennungsgeld und Reisekosten gibt. War nicht Teil der Ausbildung und kein Thema in unserem Viermannzimmer mit zugigem Fenster und kaputter Heizung. Auch hätte ich mir nicht träumen lassen, einmal dienstlich in einem Viersternehotel zu übernachten. Normal waren Unterbringungen in Bundeswehrkasernen oder Containern auf Fabrikgeländen. In einem Einsatz schliefen wir auf einem Truppenübungsplatz in einem Waffenreinigungsraum. Mehr als 20 Männer auf kahlen 60 Quadratmetern. Wenn ich zurückdenke, dann ist die Geräusch- und erst recht die Geruchskulisse noch sehr präsent. Anfänglich rümpften wir die Nase. Doch dann berichteten uns die älteren Kollegen von früheren Zeiten. Sie freuten sich, wenn sie in Turnhallen und Klassenräumen übernachten konnten und nicht in Zelten mit Schlafsack und Luftmatratze.

Also freuten wir uns über die Gnade der späten Geburt und schlummerten vor Erschöpfung mit Ohropax und weit geöffnetem Fenster ein. Am nächsten Morgen bedauerten wir die Kollegen, die unser Frühstück vorbereiten mussten. Es bedeutete, viel früher aufzustehen und unter Aufsicht des Innendienstleiters (den man nicht mehr Spieß nennen durfte) die Verpflegungsbeutel zu packen. Abgepacktes Brot, abgepackte Wurst, abgepackter Käse, abgepackte Butter. Übrig blieb anschließend der Müll einer Kleinstadt. Heute weiß ich, dass es Reisekosten und Trennungsgeld gibt. Heute

ist alles anders. Heute gibt es die Reisekostenstelle. Ich liebe zwar nicht TMS¹, aber die Reisekostenstelle.

Wann immer ich eine Dienstreise beantrage, kurze Zeit später habe ich die Reiseunterlagen. Man bucht für mich ein schönes Hotel mit einem leckeren Frühstück, reserviert einen Sitzplatz in der 1. Klasse. Alle meine Wünsche werden berücksichtigt und auch bei der Abrechnung dauert es nur wenige Tage und ich habe das Geld auf meinem Konto. Habe ich einen Änderungswunsch, dann erreiche ich zwar nie jemanden am Telefon, aber immer per E-Mail. Einfach wunderbar.

Auf meinen Dienstreisen treffe ich am Frühstücksbuffet des Hotels neben Touristen und Geschäftsleuten oft auch Kollegen. Man erkennt sie, auch in zivil, immer und überall. Wenn sie sich nicht durch die dienstlichen Schuhe enttarnen, dann durch die dunklen Jacken mit der weißen Aufschrift, die Rucksäcke, die Klemmbretter, die Frisuren oder, oder, oder. Man muss kein Profiler sein.

Sollte man dennoch Zweifel haben, dann muss man einfach nur zuhören. So wie neulich: Zwischen Rührei mit Speck und Milchkaffee unterhielten sich Kollegen lautstark und mit zahlreichen Abkürzungen über aus ihrer Sicht unsinnige Personalentscheidungen, unfähige Vorgesetzte, schwachsinnige Einsatzaufträge und natürlich die menschenverachtende Unterbringung. Außerdem reichte das Tagesgeld vorne und hinten nicht. Schließlich kostete ein Bier an der Hotelbar schon

mehr als fünf Euro. Übrigens: Ein Fön war auch nicht im Zimmer.

Sie redeten sich in Rage. Mit der Röte im Gesicht stieg die Lautstärke. Jetzt kannten auch alle umliegenden Tische unseren Dienstherren. Eigentlich konnte es nicht schlimmer kommen. Doch dann plötzlich ein Ausruf, der Potenzial hatte, die Lage vollends zu eskalieren. „Der Lachs ist alle!“, schallte es durch den Raum. Nicht nur die Kollegen, auch das Hotelpersonal wurde panisch. Der Super-GAU war eingetreten. Die Bundespolizisten hatten keinen Lachs zum Frühstück. Skandal, das hätte nicht passieren dürfen. Doch das Personal reagierte sofort. In Lichtgeschwindigkeit wurde der Zustand beendet, Lachs nachgefüllt und die Sicherheit und Ordnung wurden kurz vor der Eskalation wiederhergestellt. Nochmal Glück gehabt.

Mir verging spontan der Appetit und ich wünschte mir, dass Marty McFly und Doc Brown aus dem Film „Zurück in die Zukunft“ mit ihrem DeLorean in die Lobby fahren. Ich wünschte mir, sie würden das Hotel in einen Waffenreinigungsraum verwandeln und allen Kollegen Verpflegungsbeutel mit abgepacktem Brot in die Hand drücken. Doch mein Wunsch blieb ungehört. Daher blieb mir nur, langsam vor Scham im Boden zu versinken. Zum Glück hatte ich schon ausgecheckt. ■

¹ Travel Management System des Bundes – System zur Beantragung von Dienstreisen und Reisekosten

Unsere Kollegen

Das schwerste Jedermann-Radrennen der Welt – Die Tour Transalp

Lars Spanger (49), Kontroll- und Streifenbeamter bei der Bundespolizeiinspektion Magdeburg

Text Chris Kurpiers

Lars Spanger von der Bundespolizeiinspektion Magdeburg nahm mit seiner Frau am „schwersten Jedermann-Radrennen der Welt“ teil. In Zahlen ausgedrückt: 796 Kilometer (km), 18613 Höhenmeter (hm), 19 Alpenpässe und bis zu 48 Grad Außentemperatur.

„Unsere Ehe hat die ‚Tortur‘ überstanden und wir sind noch genauso vereint wie vor diesem Radrennen“, verkündet Lars Spanger einleitend. „Warum solltet ihr das nicht mehr sein?“, frage ich. „Nun, wir haben am härtesten Jedermann-Radrennen der Welt teilgenommen, als Team. Das hieß, beide oder keiner kommt ins Ziel. Da gab es

schon bei Teilnehmern diverse Differenzen und danach war so manche Freundschaft dahin. Meine Frau Susi und ich wussten, worauf wir uns einlassen. Wir haben uns die Teilnahme wohl überlegt und dementsprechend neben meinem Schichtdienst ein Jahr hart dafür trainiert.“

In sieben Etappen mit dem Rennrad durch die Alpen – durch Österreich, Italien und die Schweiz.

„STARK WIE 2“

Im Mixed-Team starten Lars und Susi unter dem Namen „STARK WIE 2“. Die erste Etappe führt sie vom österreichischen Innsbruck nach Brixen

Gemeinsam durch die Strapazen der Tour



Blick auf den Gardasee (Italien)



Gleich im Ziel. Das Bild kostete einige Plätze.



in Italien. Mehr als 90 km, 1 174 hm und Abfahrten mit Geschwindigkeiten von bis zu 80 km pro Stunde gilt es zu überwinden; und sie meistern dies bravourös.

Die zweite Etappe wird um einiges härter. 143 km, 3 473 hm und 35 Grad Außentemperatur machen den Teilnehmern zu schaffen. Susi und Lars bekommen, wie viele andere auch, Kreislaufprobleme. Einige müssen mit Rettungshubschraubern abgeholt werden. Erschöpft schaffen sie es dennoch mit etwas mehr als acht Stunden auf einen passablen 40sten Platz von 60 Mixed-Teams.

Die dritte Etappe wird noch wärmer: Bei Erreichen des Etappenziels am Tonalepass in Italien zeigt das Thermometer 48 Grad. Auf die kommende vierte Etappe freut sich Lars besonders – es ist seine Lieblingsstrecke. Die wunderschöne Landschaft der Schweizer Berge lässt die Strapazen und Schmerzen ein wenig verblassen.

Zu Beginn der fünften Etappe treten physische Probleme bei Lars auf. Eine schmerzende Achillessehne und ein wunder Po müssen behandelt werden. Bei 18-prozentiger Steigung wird Susi

schwindlig und sie bekommt Schüttelfrost. Mit letzter Kraft „retten“ sich beide zu einer Verpflegungsstelle. Orangen, Bananen, Melonen, Kartoffeln sowie literweise Energy-Drinks füllen Susis „Akkus“ auf. Danach geht es mit „Full Speed“ bis zum nächsten Ziel im italienischen Aprica. In der Gesamtwertung liegen sie mit der Zeit von 29 Stunden und 23 Minuten auf Platz 164.

Spannungen im Team

Während der vorletzten Etappe fühlt sich Lars gut und fährt schnell. Susi ist nicht auf dem gleichen Leistungsniveau. Hinzu kommen die äußeren Umstände wie Hitze, mieser Straßenbelag und ein unruhiges Fahrerfeld. Es kommt zum Streit. Verärgert kämpfen sie sich ins Etappen-Ziel nach Ossana (Italien). Eine kalte Dusche hilft, die Gemüter wieder „abzukühlen“.

Euphorisch und mit hohem Tempo fahren sie die letzte Etappe. Trotzdem bleibt Zeit für die fantastische Landschaft, sogar ein Fotostopp wird eingelegt. „Dieser Blick vom Pass Campo Carlo Magno auf den Gardasee war einfach zu bewegend, um daran vorbeizufahren. Der Stopp hat uns sogar vier Plätze gekostet“, lacht Lars, „aber das war es wert.“

Heißeste Tour Transalp

Das Ziel ist erreicht. Lars und Susi haben es auf den 31. Platz der Mixed-Teams geschafft. Die intensive Vorbereitung, das harte, fast tägliche Training und die Renntaktik führten dazu, dass sie glücklich und stolz, ohne bleibende physische und psychische Makel diese Herausforderung bewältigten.

„Ich möchte Kollegen ermutigen, sich körperlich fit zu halten und sportliche Herausforderungen zu suchen. Das Ergebnis ist phänomenal. Ich bin seit mehr als dreißig Jahren im Dienst, davon seit zwanzig Jahren im Wechselschichtdienst, und fühle mich körperlich sehr gut. Und es ist, zugegeben mit einiger Anstrengung besonders nach den Nachtschichten, lohnenswert, den Sportschuh anzuziehen oder sich auf das Rad zu schwingen. Wenn wie in meinem Fall noch der Ehepartner mitzieht, macht es natürlich doppelt Freude“, resümiert Lars. ■

Wir

Mit der Freistellung vom Dienst ins größte
Abenteuer unseres Lebens

Text Janine Lumtscher

Kleine Auszeit großer Traum



Gute zwei Jahre der Vorbereitung, Planung und vor allem der Vorfreude vergingen, bis wir schließlich völlig überfordert vor der Anzeigetafel des Flughafens standen. Der Zeitpunkt, um den Alltag, die Verpflichtungen und die Sicherheit gegen das Abenteuer, die Unbeschwertheit und das Wagnis zu tauschen, war tatsächlich gekommen. Wir gaben unsere Rucksäcke auf und wussten, dass all das erst 192 Tage und 13 Länder später wieder in Deutschland landen würde. Wir standen am Anfang eines der größten Abenteuer unseres Lebens und hatten absolut keine Ahnung, was diese Reise mit uns machen wird.

Es gleicht dem Motiv einer Fototapete: Die untergehende Sonne spiegelt sich im seichten Wasser der Lagune und färbt den Himmel in den schönsten Farben. Umgeben von dem weißesten Sand und dem azurblauesten Wasser lauschen wir dem fernen Rauschen des Riffs. Vor unserer kleinen Hütte am Meer, auf einer abgelegenen Insel inmitten der Südsee, versinken wir in wundervolle Erinnerungen und blicken wehmütig auf die Reise unseres Lebens zurück. Für uns war es einer dieser perfekten Momente und zugleich der krönende Abschluss eines halbjährigen Abenteuers durch wundervolle Länder und Kulturen.

Herausforderungen des einfachen Lebens

Den besten Einstieg auf der Suche nach Freiheit, Abenteuer und Entschleunigung fanden wir in der Transsibirischen Eisenbahn entlang der längsten Bahnstrecke der Welt, welche uns

unweigerlich eine neue Geschwindigkeit vorgab. In einer Art schunkelnder Zeitkapsel definierten wir unsere eigene kleine Eisenbahn-Romantik und durchreisten auf mehr als 8 000 Kilometern sieben verschiedene Zeitzonen. Schon in dieser Anfangsphase erklärten wir das chinesische Sprichwort „Schildkröten können dir mehr über den Weg erzählen als Hasen“ zum Motto unserer Reise. Auf dem Weg von der russischen Hauptstadt Moskau nach Peking (China) lernten wir im einfachen mongolischen Nomadenleben die Vorzüge von fließendem Wasser und sanitären Einrichtungen neu schätzen. Die Erfahrung, zwischen tausenden, sich durch die Sehenswürdigkeiten Pekings schiebenden und wild fotografierenden asiatischen Touristen zu sein, veranlasste uns kurz nach Ankunft in der chinesischen Hauptstadt zur Flucht Richtung Süden. Abgelegene Bergdörfer Vietnams erwarteten uns mit einzigartiger Schönheit aber auch mit gnadenloser Härte. Schmerzlich lern-

ten wir, dass die einfachsten örtlichen Gegebenheiten nicht unbedingt mit europäischen Mägen vereinbar sind. Geprägt von der Behandlung in einem Krankenhaus im vietnamesischen Hanoi, widmeten wir uns ab diesem Zeitpunkt den etwas touristischeren Zielen.

Einzigartige Abenteuer

Atemberaubende Bilder und Erlebnisse wie die im Morgengrauen aufsteigenden Ballons über den Pagoden Bagans in Myanmar oder das Leuchten hunderter Himmelslaternen zum größten Lichterfest Thailands werden

„Für uns ist es mehr als ein Lebenstraum.“

Janine Lumtscher

„Reisen ist nicht immer schön. Es ist nicht immer komfortabel. Manchmal tut es weh, es bricht dir sogar das Herz. Aber das ist okay. Die Reise ändert dich. Sie sollte dich ändern. Sie hinterlässt Spuren in deiner Erinnerung, in deinem Bewusstsein, in deinem Herzen und auf deinem Körper. Du nimmst etwas mit dir mit und hoffentlich lässt du etwas Gutes zurück.“

Anthony Bourdain



Mit zwei Rucksäcken um die halbe Welt war auch eine kleine Herausforderung.

„Die Welt aus anderen Perspektiven zu sehen, ist uns schon immer wichtig gewesen.“

Janine Lumtscher



Der Traum der Südsee – mehr als 16 000 Kilometer und etwa 20 Flugstunden von zu Hause entfernt

wir wohl niemals vergessen. Wir fuhren mit dem Rad durch immergrüne, von riesigen Karstfelsen umrahmte Reisfelder, spazierten stundenlang auf der Chinesischen Mauer und lernten unter der Sonne Balis surfen. Unvergessen bleiben auch die dauergrinsenden Tuk-Tuk-Fahrer, die mit uns, eingepfercht zwischen Reisebussen und 40-Tonnern, durch den Trubel chaotischer südostasiatischer Metropolen fuhren. Wir schipperten per Boot fast ausgetrocknete Flüsse Kambodschas entlang, schliefen sowohl auf dem verdreckten Holzboden eines uralten

Klosters als auch in einem der teuersten Hotels. Wir entdeckten die Vorzüge des Camperlebens in der einzigartigen Natur Neuseelands und beteten auf unserem Flug mit der Propellermaschine durch die Unwetter der Südsee zu allen uns in den Sinn kommenden Gottheiten für eine sichere Ankunft.

Dankbar für all diese Erfahrungen
Reisen ist nicht immer nur schön! Es verändert, beeindruckt und schockiert zugleich. Es lässt uns viele Dinge wertvoller, entspannter, toleranter, aber auch kritischer sehen. Sich einmal von

allen Pflichten lossagen, sorglos in die weite Welt reisen, andersdenkende Menschen und Kulturen kennenlernen, mit Einheimischen im Dreck wühlen, auf Selbstverständlichkeiten der westlichen Welt verzichten, aber auch die Vorzüge des luxuriösen Reisens genießen, über den Tellerrand schauen, die Welt verstehen und die einfachen Dinge des Lebens wieder schätzen lernen – dafür sind wir sehr dankbar. Und auch heute zaubern uns all diese Erinnerungen nach wie vor jeden Tag ein neues Lächeln ins Gesicht.

Besondere Form der Teilzeitbeschäftigung

Möglich wurde dies alles durch eine Freistellung vom Dienst. Trotz fester Verankerung im Berufsleben hatten wir die Chance, längerfristig auszuweichen und uns einen Lebenstraum wie diesen zu erfüllen. Innerhalb der Bundespolizei nutzten zum 1. Januar 2020 etwa neun Prozent aller Beschäftigten die Möglichkeit einer Teilzeitbeschäftigung. Die Beweggründe dafür sind mehrheitlich die bessere

Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die Pflege von Familienangehörigen oder die Verringerung der Arbeitszeit vor dem Ruhestand. Die Sabbatregelung als solches ist rechtlich nicht definiert und gilt als besondere Form der Teilzeitbeschäftigung, wobei sich Arbeits- und Freistellungsphase abwechseln. Dennoch fällt sie unter eine der gesetzlich festgeschriebenen Teilzeitbeschäftigungen und kann jederzeit in Anspruch genommen werden. Das Arbeitszeitmodell, welches

auf Antrag eine längere Freistellung gewährt, ist neben der familienbedingten sowie der Eltern- und Alters-Teilzeit im Bundesbeamtengesetz geregelt.

Berechnungsbeispiel eines Sabbaticals

Die Gestaltungsmöglichkeiten richten sich nach der Arbeitszeitverordnung (AZV). Modelle wie das oben vorgestellte lassen sich recht einfach berechnen. Einer Zeit des Ansparens steht eine Freistellungsphase gegen-

„Das erlebte Maß an Toleranz und Respekt wünschen wir uns oft zurück.“

Janine Lumtscher



Ein Lebensgefühl – mit dem Tuk Tuk unterwegs in Südostasien



Der Sonnenaufgang auf dem Roys Peak – 1500 Meter über den Dächern Neuseelands



Unser Nachtlager in einem alten Kloster in Myanmar



*Sanddüne Khongoryn Els
in der Wüste Gobi (Mongolei).*



Sie gehören zu den ältesten und schönsten der Welt – die Reisterrassen im Süden Chinas.



Die Chinesische Mauer – ein Spaziergang auf dem wohl größten Bauwerk der Welt

über. So kann zum Beispiel bei einer zwölfmonatigen Teilzeit eine sechsmonatige Vollzeittätigkeit bei halben Bezügen (Ansparzeit) mit einer ebenso langen Freistellung unter Fortzahlung dieser Bezüge (Freistellungsphase) kombiniert werden (§ 9 Abs. 1 AZV). Freistellungen bis zu einer Dauer von drei Monaten müssen nicht vorgearbeitet werden. Das bedeutet, dass eine dreimonatige Auszeit an den Anfang eines solchen Teilzeitmodells gesetzt

werden kann, während die Herausarbeitung im Nachhinein erfolgt. Längere Zeiträume hingegen (bis zu maximal einem Jahr) müssen vorgearbeitet werden. Diese können folglich erst am Ende eines solchen Modells in Anspruch genommen werden. Auf eine Ansparphase von zwei Jahren Vollzeitsbeschäftigung mit 80 Prozent der Bezüge kann beispielsweise im Anschluss ein halbes Jahr Freistellungsphase unter Fortzahlung dieser Bezüge folgen.

Der Bewilligung dürfen dienstliche Gründe nicht entgegenstehen.

Moderne, flexible Arbeitszeiten wie diese sind Teil moderner Behörden und fördern nicht nur die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, sondern auch die Arbeitszufriedenheit, Motivation und Wirtschaftlichkeit. Für weiterführende Informationen oder die Berechnung solcher Teilzeitmodelle helfen die Personalbereiche gern weiter. ■

TEILZEIT

VORTEILE

Ansprüche auf Kindergeld und Heilfürsorge bleiben unberührt.

Keine Beeinträchtigung der Erfahrungsstufen und Jubiläumsdienstzeit

Bei Teilzeit ohne Freistellung Erholungsurlaub im gleichen Umfang

Freistellungszeiträume bis zu einem Jahr

NACHTEILE

Kürzung der Dienstbezüge (Grundgehalt, Familienzuschlag, Zulagen, Vergütungen, Auslandsbezüge) im gleichen Verhältnis wie die Arbeitszeit

Arbeitszeitanteilige Anrechnung als ruhegehaltstfähige Dienstzeit

Bei Teilzeit mit Freistellung Verringerung Erholungsurlaub im gleichen Verhältnis



Wolfgang Fiedler im Kreise einer namibischen Familie

Pensionär unterstützt seit mehr als 40 Jahren Kinder in Südwestafrika

Für die Ärmsten der Armen

Text Ronny von Bresinski

Viele Kollegen engagieren sich in ihrer Freizeit für andere. Selbstlos, mit Herzblut und über zahlreiche Jahre hinweg. All jenen gilt unser Dank. kompakt möchte heute stellvertretend für all die Helfer einen besonderen Kollegen vorstellen. Seit über 40 Jahren setzt sich Wolfgang Fiedler gemeinsam mit seiner Frau Eva für Kinder in Namibia ein.

Rüstiger Pensionär wäre für Wolfgang Fiedler eine Beleidigung. Dynamischer Pensionär würde es wohl eher

**„1977 wollten wir
uns einmal einen
besonderen Urlaub
gönnen.“**

Wolfgang Fiedler

auf den Punkt bringen. Ich treffe den 81-jährigen Polizeioberkommissar außer Dienst im Herbst 2019 in Schieder-Schwalenberg zwischen Teutoburger Wald und Weserbergland. Wie so oft waren es Zufälle, die uns zusammengeführt haben. Seine Geschichte hatte er schon oft erzählt, aber nicht immer Gehör gefunden. Doch genau genommen ist es keine Geschichte, sondern es ist ein Lebenswerk.

„1977 wollten wir uns einmal einen besonderen Urlaub gönnen. Entweder nach Kanada oder ins südliche Afrika. Solche Reisen waren damals – im Vergleich zu heute – die absolute Aus-

nahme. Erst recht für normale Leute wie uns. Aber es war unser Lebensraum und wir hatten dafür viele Jahre gespart. Mein Mann und ich konnten uns aber nicht entscheiden und so sollte eine Münze entscheiden. Es wurde letztlich Südafrika“, erzählt mir Eva Fiedler an der reichlich gedeckten Kaffeetafel in ihrem Wohnzimmer.

Haus Bentheim in Namibia

Noch im gleichen Jahr reisten die Fiedlers durch fünf Staaten des südlichen Afrikas. „Es war ein Abenteuer. Fremde Länder, ganz anders als wir es aus Europa kannten, und zwischen alledem in Südwestafrika noch immer

Namibia

Das Land Namibia liegt im südwestlichen Afrika. Erst 1990 erlangte es seine Unabhängigkeit von Südafrika. Der Landesname leitet sich von der Wüste Namib ab. In Namibia leben 2,5 Millionen Menschen auf 824 000 Quadratkilometern (Deutschland: 83 Millionen Einwohner auf 357 000 Quadratkilometern). In der Hauptstadt Windhuk leben etwa 350 000 Menschen. 87 Prozent der Bevölkerung sind Christen. Die Amtssprache ist Englisch. Das Bruttoinlandsprodukt betrug 2018 13,8 Milliarden US-Dollar (Deutschland: 3 951 Milliarden US-Dollar).

Deutschland und Namibia verbindet aus historischen Gründen eine besonders enge Partnerschaft. Von 1884–1915 war Namibia deutsche Kolonie. In dieser Zeit kam es zu einem Aufstand der Herero, Nama und Damara gegen die Kolonialherrschaft. Er wurde von deutschen Truppen gewaltsam niedergeschlagen. 2014 vereinbarten die deutsche und die namibische Regierung einen gemeinsamen Dialog zur Bewältigung der gemeinsamen Vergangenheit.



Quellen: Auswärtiges Amt, Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Spuren der deutschen Kolonialzeit. Was wir dort erleben sollten, hat mein Leben sehr bereichert, aber auch sehr verändert“, erzählt mir Wolfgang Fiedler nachdenklich.

„In Namibia lernten wir durch Zufall einen Farmer kennen. Er lud uns auf seine Farm ein. Auf dem Gelände unterrichtete seine Frau im Schatten eines riesigen Baumes 25 Kinder im Lesen und Schreiben. Mit einfachsten Mitteln. Der Besuch einer Schule war den Kindern bei einer Entfernung von bis zu 45 Kilometern nicht möglich. Viele Eltern hätten es sich ohnehin

nicht leisten können, ihre Kinder zur Schule zu schicken.

Zurück in Deutschland, begannen wir mit einer Sammlung von Kleidung, die wir mit der Seepost nach Namibia schickten. Doch das Ganze bekam eine Eigendynamik, nicht nur in Deutschland. Unsere Hilfe sprach sich auch in Namibia herum und schon bald wuchs die Schule. Ein Schulgebäude musste her. Die Bausumme von 27 000 Deutsche Mark (DM) erhielt ich von den Bürgern und der niedersächsischen Stadt Bad Bentheim. Das Gebäude wurde 1978 auf den Namen

„Haus Bentheim“ getauft und heißt auch heute noch so.“

„Wir wollten, nein wir mussten helfen“

„Im Jahr darauf fuhren wir wieder nach Namibia. Da sich unser Engagement zwischenzeitlich im Land herumgesprochen hatte, wurden wir oft angesprochen und um Mithilfe gebeten. Letztlich mussten wir uns entscheiden und die Wahl fiel auf ein Projekt im Norden an der Grenze zu Angola.

Dort gab es eine Schule für 168 Kinder mit einer Behinderung. Unter ihnen Kinder mit Seh- und Hörschädigungen, aber auch viele Opfer von Landminen. Wir waren von dem, was wir dort sahen, erschüttert und für uns stand fest, wir wollten, nein wir mussten helfen. Meine Frau ‚bewaffnete‘ sich sofort mit Zettel und Stift und notierte, was nötig war. Kurzum, es fehlte ihnen an allem. Dementsprechend voll war der Zettel. Zurück in Deutschland machten wir uns sofort an die Arbeit und sammelten Spenden. In nur vier Monaten hatten wir alles zusammen. Es passte in einen 40-Fuß-Container. Aber der stand in Bad Bentheim und nicht in Namibia. Die Frachtkosten betrugen 50 000 DM. Damals eine unvorstellbar hohe Summe. Wir hatten das Geld nicht.“ Kurzerhand machte sich Wolfgang Fiedler auf eigene Faust auf den Weg



Glückliche Kinderaugen sind der größte Dank.



Hinter der Organisation stehen zwei Menschen, Eva und Wolfgang Fiedler.



Die Eltern der Schüler bestaunen die Unterkünfte. Für viele Kinder ist es das erste eigene Bett.

nach Hamburg und „putzte“ Klinken bei den hanseatischen Reedern. Aber die ließen ihn zunächst abprallen. Jedoch zahlte sich seine Beharrlichkeit aus. Bei der allerletzten Reederei war er endlich erfolgreich. Und mehr als das: Der Reeder übernahm nicht nur kostenlos den Transport des Containers vom Hamburger Hafen in den namibischen Hafen in Walvis Bay. Er wollte auch alle weiteren Hilfslieferungen unterstützen, was er dann auch

tat. Ein Erfolg, an den Wolfgang Fiedler zuletzt schon nicht mehr glauben wollte. Den Transport vom Zielhafen ins militärische Sperrgebiet an die angolansiche Grenze übernahm das Militär.

Was in der Rückschau alles reibungslos klingt, war es jedoch nicht. Wolfgang Fiedler berichtet mir von vielen Schwierigkeiten. Aber im Gespräch merke ich sofort: Er ist kein Mann, der sich davon aufhalten lässt. Er ist ein Mann, der seinen Weg geht, und zwar in einem Tempo, dass viele überfordern mag. „Mich interessiert nur das Wohl der Kinder“, bringt er es auf den Punkt.

Doch der Container war nur der Startschuss für ein Projekt der Familie Fiedler, das man wohl als Lebensaufgabe bezeichnen kann.

„Mich interessiert nur das Wohl der Kinder.“

Wolfgang Fiedler

Schon in den 80ern berichtete die Mitarbeiterzeitschrift der Bundespolizei über die Fiedlers.



Bundesgrenzschutzzeitung berichtete

Sein Engagement blieb auch seinem Dienstherrn nicht lange verborgen. Bereits 1981 berichtete die Zeitschrift des Bundesgrenzschutzes (BGS) über Wolfgang Fiedler. „BGS-Beamter leistet private Entwicklungshilfe in Südwestafrika 3,7 Tonnen Textilien gesammelt“, titelte die Zeitung seinerzeit.

Einem Spendenaufruf in der Mitarbeiterzeitung folgten damals viele Kollegen. Die BGS-Beamten spendeten insgesamt 55 200 DM. Genug Geld für zwei Klassenzimmer, die Renovierung einer Kirche und den Bau von sanitären Anlagen. „Hier hat der Bundesgrenzschutz eine Tat vollbracht, die einzigartig ist, wenn man die Geschichte der Schule verfolgt“, hieß es dann auch in der Septemberausgabe der Zeitschrift des Bundesgrenzschutzes aus dem Jahre 1984.

In den letzten Jahrzehnten wuchs das Engagement der Fiedlers ständig. Sie gründeten einen Verein. Bald waren es nicht mehr nur Kleidung und Schulgebäude, was sie mit ihrem Einsatz ermöglichten, sondern auch Suppenküchen, ein Ambulanzfahrzeug für eine ehrenamtliche Krebsvereinigung, Sanitärräume, Wohnheime, Küchengebäude mit Speisesälen, Brunnen und noch vieles mehr.

Fünf Kinder mussten sich ein Buch teilen

„2008 kamen wir durch einen Zufall in die Regionen Kavango und Kunene im

Norden Namibias, zwei der ärmsten Regionen des Landes. Durch lange Dürreperioden mangelt es dort an Frischwasser. Die Arbeitslosigkeit beträgt in einigen Regionen über 80 Prozent. Der einzige Ausweg für Kinder, all diesem zu entfliehen, ist eine gute Schulbildung. Doch die staatlichen Mittel sind mit deutschen Verhältnissen nicht zu vergleichen. Als wir 2008 mit unserer Buchaktion starteten, mussten sich fünf Kinder ein Buch teilen. Seitdem konnten wir 59 Schulen mit 76 812 Büchern ausstatten. Gedruckt wurden sie vor Ort in Windhoek, übergeben habe ich sie. Mittlerweile müssen sich nur noch zwei Kinder ein Buch teilen.“

Millionenprojekte aus dem Wohnzimmer

Bei ihren Besuchen erfuhren die Fiedlers, dass es vor Ort an Gebäuden jeglicher Art mangelte. Sie handelten und realisierten von 2015 bis heute 16 Bauvorhaben. Unbürokratisch und ohne staatliche Zuschüsse.

2017 stellte der Verein der Fiedlers ein Schulheim für 156 Kinder mit zwei Wohnungen für Aufsichtspersonal fertig. Bis dahin hatten die Kinder einen täglichen Schulweg von 12 bis 14 Kilometern zu Fuß zurücklegen müssen. 56 Kinder hatten damit zum ersten Mal ein eigenes Bett. In einer anderen Schule mit 1 317 Schülern bauten sie ein neues Sanitärgebäude. Zuvor gab es ganze zehn Toiletten für alle.

Eine gigantische Leistung, wenn man bedenkt, dass alles aus dem heimischen Wohnzimmer koordiniert wird und hinter dem Verein genau zwei Menschen stehen: Eva und Wolfgang Fiedler. 2011 erhielten die beiden für ihr Engagement das Bundesverdienstkreuz. In Namibia werden sie anerkennend als „Urvater und Urmutter“ bezeichnet – eine besondere Auszeichnung.

Im Frühjahr 2020 flog der 81-jährige Wolfgang Fiedler bereits zum 71. Mal auf eigene Kosten nach Namibia. Nicht zum Urlaub, sondern um die spendenfinanzierten Projekte zu koordinieren und zu kontrollieren. „100 Prozent der Spenden kommen bei den Bedürftigen an. Das garantiere ich seit 43 Jahren. Die Menschen sind so unglaublich dankbar. Die glücklichen Kinderaugen sind ein ungemeiner Antrieb. Bildung ist der Königsweg raus aus Armut und Abhängigkeit.“

Kurz vor seinem Abflug telefonieren wir noch einmal. „Wissen Sie, seit

„100 Prozent der Spenden kommen bei den Bedürftigen an.“

Wolfgang Fiedler

Anfang des Jahres bekommt jeder Schulleiter nur noch 10 Euro pro Kind für Bücher und Lehrmaterial. Nur mit Spenden kann hier etwas zum Besseren gewendet werden. Fünf Schulen stehen noch auf unserer Dringlichkeitsliste. Daher möchte ich die Kollegen der Bundespolizei ermuntern, die Schüler in Namibia mit Spenden zu unterstützen. Jede Spende zählt.“ ■

Spenden

Spenden können auf das Spendenkonto: „Namibia Hilfe EWF e.V.“ bei der Volksbank Ostlippe eG, IBAN: DE84 4769 1200 0013 5482 00, BIC: GENODEMIOLB überwiesen werden. Spendenbescheinigungen werden auf Wunsch erstellt. Informationen hierzu erhalten Sie unter der Telefonnummer 05282 948415.



Insgesamt sechs neue Schulgebäude sind bislang durch die Initiative entstanden.



Das alte Schulgebäude, für etwa 30 Schüler, hatte den Namen eigentlich nicht verdient.

Fünfzehn Jahre nach
der Umbenennung

Wie die Bundespolizei zu ihrem Namen kam

Text Benjamin Fritsche

Im Sommer 2005 wurde der Bundesgrenzschutz (BGS) in Bundespolizei umbenannt. Vorausgegangen war eine jahrzehntelange Diskussion über die Stellung der Behörde im deutschen Sicherheitssystem. Aus heutiger Sicht scheint sich mit dem neuen Namen viel verändert zu haben. Tatsächlich begannen wichtige Entwicklungen zur heutigen Bundespolizei jedoch bereits vor oder auch erst nach der Umbenennung.

Im April 1949 regelten die westalliierten Militärgouverneure die Grundlagen der Sicherheitsstruktur der künftigen Bundesrepublik Deutschland. Mit einem Schreiben an den Parlamentarischen Rat legten sie die Trennung zwischen Polizei und Nachrichtendiensten fest. Gleichzeitig gestatteten sie in diesem „Polizeibrief“ aber auch die Einrichtung von „Bundespolizeibehörden“. Dies war die Voraussetzung für die Gründung des BGS und des Bundeskriminalamtes. Die

Bezeichnung Polizei wurde bei beiden bewusst vermieden.

Der lange Weg zum neuen Namen

Als 1972 ein neues Bundesgrenzschutzgesetz (BGSG) in Kraft trat, war darin erstmals von „eine[r] Polizei des Bundes“ zu lesen. Als Polizei wurden bis dahin jedoch lediglich die Polizeien der Bundesländer bezeichnet. Aus ihren Reihen kam daher auch schnell Kritik an dieser Formulierung. Es begann eine gesellschaftliche Diskussion darüber, was eine Polizei zur Selbigen macht und ob der BGS dem gerecht wird. Allerdings war der BGS zu dieser Zeit auch noch paramilitärisch organisiert, ganz in seiner Tradition als ältestes bewaffnetes Organ der Bundesrepublik Deutschland. Die Mehrheit der Mitarbeiter überwachte die innerdeutsche Grenze.

Später, im wiedervereinigten Deutschland, benötigte man keine Grenzpolizisten im Inneren mehr. Fast zeitgleich veränderte das Schengener Übereinkommen auch die Arbeit an den Außengrenzen. Der BGS übernahm zusätzlich Bahnpolizei- sowie Luftsicherheitsaufgaben und schaffte 1994 den Kombattantenstatus¹ ab. Er war

das letzte Puzzlestück im paramilitärischen Selbstverständnis der Behörde. Zur Verdeutlichung der neuen Aufgaben des Neubeginns stellte sich nun die Frage nach einer Umbenennung nach außen und innen.

Das Bundesverfassungsgericht entschied

Den Höhepunkt erreichte die gesellschaftliche Debatte im Jahr 1998. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen veranlasste ein Normenkontrollverfahren vor dem Bundesverfassungsgericht. Dessen zweiter Senat hatte nun zu prüfen, ob die Aufgabenerweiterungen des BGS rechtmäßig waren.

Die Richter bestätigten dies und sahen keinen Verstoß gegen Artikel 30 des Grundgesetzes, wonach Polizeiaufgaben grundsätzlich Angelegenheit der Bundesländer sind. In ihrer Urteilsbegründung trafen sie, gestützt auf den sonst bedeutungslos gewordenen „Polizeibrief“, wegweisende Formulierungen. So ist von Begriffen

¹ Unabhängig von der Rechtmäßigkeit eines Konflikts, sind Kombattanten völkerrechtlich zu Kriegshandlungen in ihm berechtigt.



wie „Polizei des Bundes“ oder auch „Sonderpolizei“ zu lesen. Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts legte eine Umbenennung endgültig nah.

Im Januar 2005 konnte der damalige Bundesinnenminister Otto Schily dann erfolgreich einen Antrag zur Umbenennung des BGS in Bundespolizei durch den Bundestag bringen. Der Bundesrat lehnte den Gesetzentwurf zwar ab, verzichtete in letzter Konsequenz aber auf die Anrufung eines Vermittlerausschusses. Die Namens-

änderung war somit gelungen. Bereits am 1. Juli des gleichen Jahres wurde sie vollzogen. Seit diesem Tag war der Name BGS nur noch ein Fall für die Geschichtsbücher. Er verschwand nach und nach aus den Gesetzestexten und von den Eingängen der Dienststellen.

Als erstes spürten damals übrigens die nunmehrigen Bundespolizisten in ihren Nachtschichten die Umbenennung. Sie wurden angehalten, teilweise mit Nagelscheren, die

alten Behördenbezeichnungen von ihren Uniformen abzutrennen. Es gibt Berichte über Dienststellenleiter, die sich am Morgen darüber echauffierten, wenn dies nicht möglich gewesen war. Betroffene erzählten später, dass ihnen in diesem Zusammenhang auch dienstrechtliche Verstöße vorgeworfen worden waren.

Mythos und Wahrheit

An diesem 1. Juli 2005 wurde ein Name geändert, nicht das Wesen

Memorandum der Militärgouverneure zur Regelung der Polizeigewalt 14. April 1949

Memorandum der Militärgouverneure zur Regelung der Polizeigewalt 14. April 1949

Deutsche Fassung

Wie wir Ihnen in unserem Aide Mémoire vom 22. November 1948 mitgeteilt haben, sollen die Befugnisse der Bundesregierung auf dem Gebiet der Polizei auf die von den Militärgouverneuren während der Zeit der Besetzung ausdrücklich genehmigten und nach diesem Zeitpunkt auf die durch internationale Vereinbarung bestimmten Befugnisse beschränkt sein.

Die Militärgouverneure sind nun, wie folgt, übereingekommen:

1. Der Bundesregierung ist es gestattet, unverzüglich Bundesorgane zur Verfolgung von Gesetzesübertretung und Bundespolizeibehörden auf folgenden Gebieten zu errichten:
 - a) Überwachung des Personen- und Güterverkehrs bei der Überschreitung der Bundesgrenzen;
 - b) Sammlung und Verbreitung von polizeilichen Auskünften und Statistiken;
 - c) Koordinierung bei der Untersuchung von Verletzungen der Bundesgesetze und die Erfüllung internationaler Verpflichtungen hinsichtlich der Rauschgiftkontrolle, des internationalen Reiseverkehrs und von Staatsverträgen über Verbrechenverfolgung.
2. Der Bundesregierung wird es ebenfalls gestattet, eine Stelle zur Sammlung und Verbreitung von Auskünften über umstürzlerische, gegen die Bundesregierung gerichtete Tätigkeiten einzurichten. Diese Stelle soll keine Polizeibefugnisse haben.
3. Die Befugnisse, Zuständigkeit und Aufgaben jedes zu errichtenden Bundesorgans zur Verfolgung von Gesetzesübertretungen oder jeder Bundespolizeibehörde sind durch ein der Ablehnung durch die Militärgouverneure unterliegendes Bundesgesetz zu bestimmen. Keine Bundespolizeibehörde darf Befehlsgewalt über Landes- oder Ortspolizeibehörden besitzen.
4. Jede Bundespolizeibehörde unterliegt, insbesondere hinsichtlich ihrer Kopfstärke, Bestimmungen, soweit sie anwendbar sind, die die Militärgouverneure auf Grund der Bestimmungen der Besatzungsbehörden nach dem Besatzungsstatut vorbehaltenen Befugnissen erlassen.
5. Falls der Parlamentarische Rat oder die Bundesregierung Bundesorgane zur Verfolgung von Gesetzesübertretungen oder Bundespolizeibehörden auf anderen Gebieten in Vorschlag bringen sollte, so sind, vorbehaltlich der Bestimmungen in den Absätzen 3 und 4, Vorschläge dieser Art den Militärgouverneuren zur Genehmigung vorzulegen.

230

Memorandum der Militärgouverneure

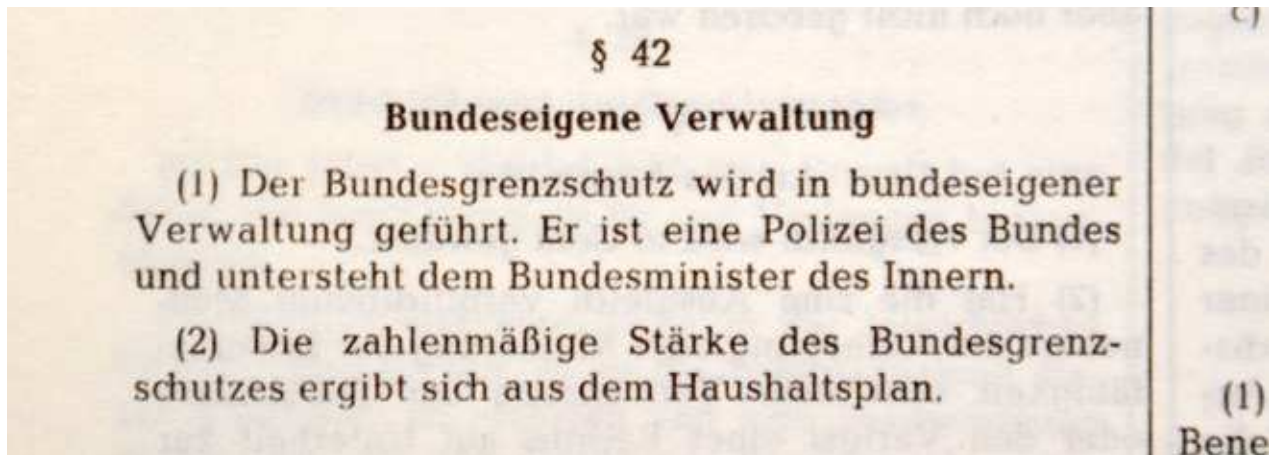
Englische Fassung

As we informed you in the aide-mémoire of 22 November 1948, the powers of the federal government in the police field would be limited to those expressly approved by the Military Governors during the occupation period and thereafter as determined by international agreement.

The Military Governors have now agreed the following:

1. The federal government will be permitted to establish federal police agencies in the fields of:
 - a) Control over movement of persons and goods across international boundaries;
 - b) The collection and dissemination of police information;
 - c) The coordination of the investigation of international responsibilities in such matters as narcotics, international travel, and crimes against the law of nations.
2. The federal government will also be permitted to establish a central agency for the collection and dissemination of information concerning subversive activities. This agency shall have no police authority.
3. The powers, jurisdiction, and functions of any federal police agency to be established shall be defined by federal law, subject to the approval of the Military Governors; provided that no such agency shall exercise police powers over any Land or local police agency.
4. Each federal police agency shall be subject to the laws and regulations of the Land in which it is established, particularly in respect of effectives, as well as to the laws and regulations of the Land in which it is established, powers reserved to the occupation authorities.
5. If the Parliamentary Council or the federal government propose to establish federal police agencies, such proposal shall require the approval of the Military Governors, subject to the provisions of the above.

Quelle: Deutscher Bundestag und Bundesrat, 1. Juli 2005, Akten und Protokolle, Bd. 8, Dokument 10/1000.



In § 42 Abs. 1 des Bundesgrenzschutzgesetzes von 1972 wird der Bundesgrenzschutz erstmals als „Polizei des Bundes“ bezeichnet.



Im Beisein des damaligen Bundesinnenministers Otto Schily wurde bereits am 30. Juni 2005 das neue Schild der nunmehrigen Bundespolizeiinspektion Berlin-Ostbahnhof montiert.

einer Behörde. Die Bundespolizei von diesem Tag ist kaum mit der heutigen vergleichbar. Sie hat sich seitdem genauso verändert wie der BGS seit seiner Gründung in den Jahrzehnten zuvor. Wichtige Entwicklungen wie die Einführung neuer Uniformen, die jüngste Organisationsreform oder die erhöhte öffentliche Wahrnehmung traten erst später ein.

Schlussendlich war es auch ein erfolgreiches Gemeinschaftsprojekt aller Bundespolizisten, ihren neuen Behördennamen mit Inhalten zu füllen. Es ist zum großen Teil ihrer Arbeit zu verdanken, dass die öffentlichen Diskussionen darüber, ob die Bundespolizei tatsächlich eine Polizei ist, endlich der Vergangenheit angehören.

Und noch etwas hat sich getan: Über das beschriebene Verhalten mancher Vorgesetzter am Morgen nach der Umbenennung können wir heute zurecht nur schmunzeln. Denn zum Glück hat sich auch die Führungsweise in der Bundespolizei weiterentwickelt. ■

Kameradschaften für die Bundespolizei

„Wir sind eine Familie“

Text Benjamin Fritsche

Seit den 1970er Jahren organisieren sich Angehörige des Bundesgrenzschutzes (BGS) in privaten Kameradschaften. Bei heutigen Bundespolizisten gelten diese jedoch eher als verstaubt. Nur wenige sind unter den bundesweit 2 700 Mitgliedern. Das soll sich ändern, mit neuen Ideen und einem neuen Namen.

Rainer Neuhaus ist angetreten, um Reformen anzustoßen. Er ist seit zwei Jahren der 1. Bundesvorsitzende der BGS-Kameradschaften und zugleich Chef der hessischen BGS-Kameradschaft Fulda/Hünfeld. Den Schwerpunkt seiner Arbeit sieht der 64-Jährige in der Verbesserung des Verhältnisses zur Bundespolizei. Er will beide stärker zusammenbringen und setzt dabei auf Altbewährtes. Der Zusammenhalt, der einst viele Grenzschützer begeisterte, soll nun auch junge Bundespolizisten locken. Selbst wenn die Kameradschaften kaum noch bekannt sind.

Kameradschafts- und Traditionspflege

Bundesweit gibt es 22 Kameradschaften. Sie organisieren sich als eingetragene Vereine unter dem Dach des Bundesverbandes der BGS-Kamerad-

schaften und gestalten ihre Programme unabhängig voneinander. Diese reichen von regelmäßigen Treffen und Wanderungen über Ausflüge mit der ganzen Familie bis zur Unterstützung bei Standortjubiläen. Ihren Zweck sehen die Vereine seit jeher in der Kameradschafts- und Traditionspflege. Dabei werden sie vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat finanziell unterstützt. Jährlich werden etwa 10 000 Euro für Reisekosten und Veranstaltungen der einzelnen Vereine zur Verfügung gestellt.

Damals und Heute

Die Gründe für den Bekanntheitsverlust der Kameradschaften sind vielschichtig. Bis zur Wiedervereinigung waren die meisten Angehörigen des BGS in Verbänden an der innerdeutschen Grenze organisiert. Das waren traditionell große Dienststellen, bei

denen auch von Amts wegen auf eine gute Kameradschaft gebaut wurde. Als sich der Schwerpunkt der grenzpolizeilichen Arbeit auf kleinere Einzeldienststellen verlagerte, gingen diese Bindungen oft verloren. Nicht zuletzt wurden einige der großen innerdeutschen Standorte ganz aufgelöst. Als der BGS 2005 in Bundespolizei umbenannt wurde, sank die Identifizierung jüngerer Kollegen mit den Kameradschaften weiter. Die Zahl aktiver Bundespolizisten in den Vereinen ist daher insgesamt gering, jedoch regional sehr unterschiedlich.

Eine logische Konsequenz

„Natürlich gehören Bundespolizei und BGS-Kameradschaften zusammen“, erklärt Neuhaus. Dennoch gab es seit der letzten Organisationsreform 2008 kaum noch einen offiziellen Austausch zwischen dem Bundespolizeipräsidium und dem Bundesverband. Es ist vor allem die örtliche Ebene, auf welcher die Zusammenarbeit noch aufrechterhalten wird.

Das soll sich ändern. Der Grundstein dazu wurde im Januar 2020 bei einem Gespräch im Bundespolizeipräsidium gelegt. Gemeinsam mit dem Präsidenten des Bundespolizeipräsidioms, Dr. Dieter Romann, und der Direktion



Anfang 2020 stellten Dr. Dieter Romann (3. v. r.) und Rainer Neuhaus (2. v. r.) die Weichen für ihre zukünftige Zusammenarbeit.

„Bundespolizei und BGS-Kameradschaften gehören zusammen.“

Rainer Neuhaus

Bundesbereitschaftspolizei, Uwe Sieber, erörterte Neuhann die Zukunft der Kameradschaften. „Wir sind eine Familie“, betonte Romann bei dieser Gelegenheit einmal mehr und sprach Neuhann damit aus der Seele. „Selbst als Pensionäre sehen sich die meisten in den Kameradschaften als Teil der Bundespolizei.“

Konkrete Vorschläge sollen zwar erst im Nachgang erarbeitet werden, aber auf eine gemeinsame Linie konnte man sich bereits verständigen. So sollen die Kameradschaften auf jeden Fall fortgeführt und nach Möglichkeit auch vermehrt werden. Im Vordergrund stehen dabei die bisher kaum vertretenen Bundespolizisten mit einzeldienstlichen Aufgaben und Bundespolizisten aus dem Osten Deutschlands. Dort gibt es noch immer keine Kameradschaften. Romann sieht dies auch als Chance für die Gründung von reinen Bundespolizei-Kameradschaften.

„Wer Bundespolizisten als Mitglieder will, darf nicht nur den BGS im Namen tragen.“

Rainer Neuhann

Kritik an den Kameradschaften

In den 2000er Jahren sorgte eine selbst ernannte BGS-Kameradschaft aus dem Ruhrgebiet für ein negatives Image der Vereine. Diese Gruppierung fiel in der Öffentlichkeit durch eine klare Positionierung im rechten Spektrum auf. Tatsächlich handelte es sich dabei jedoch nicht um eine offizielle BGS-Kameradschaft des Bundesverbandes. Die erfolgreiche Abgrenzung gelang im Jahr 2005 nach der Umbenennung des BGS in Bundespolizei. Damals sicherten sich die BGS-Kameradschaften die Rechte an dieser Bezeichnung.

„Wer Bundespolizisten als Mitglieder will, darf nicht nur den BGS im Namen tragen“, hat auch Neuhann erkannt. Bereits seit zwei Jahren benennen sich daher einzelne bestehende Vereine in BGS/Bundespolizei-Kameradschaften um. Davon können jedoch nur die Kameradschaften Gebrauch machen, wo sich eine Dienststelle der heutigen Bundespolizei befindet. Zudem müssen sich die jeweiligen Mitglieder aktiv für die Umbenennung entscheiden. Bisher taten das erst zwei Kameradschaften. Mit neuen Mitgliedern sollen weitere folgen.

Die Zukunft der Kameradschaften

Weil im normalen Berufsalltag der persönliche Austausch unter Kollegen oftmals schwierig ist, bieten die

Kameradschaften an, diese Lücke zu schließen. „Eine gute Gemeinschaft ist auch jungen Bundespolizisten wichtig“, meint Neuhann. „Sicherlich würden sie dann auch neue Vorstellungen für unser Vereinsleben mitbringen, von denen die Älteren ebenfalls profitieren.“

Eine gute Gemeinschaft und Zusammenhalt, damit setzt Neuhann weiterhin auf die Ursprungsidee der Vereine. Sei es nun unter Kameraden, Kollegen oder vielleicht auch Freunden. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob die Ideen aufgehen und die Kameradschaften neue Mitglieder begrüßen können. ■



Bis zur Wiedervereinigung war der BGS vor allem in Abteilungen, wie hier in Fulda, organisiert. In ihrem Umfeld entstanden die ersten Kameradschaften.



Jährlich treffen sich die Delegierten aller Kameradschaften zu einem Austausch auf Bundesebene.

Die Kameradschaften im Überblick:



Die BGS-Kameradschaft Oerlenbach bei einem gemeinsamen Feldgottesdienst.



Simulation eines Piratenangriffs in einem Workshop

Seit zehn Jahren ein verlässlicher Partner der maritimen Wirtschaft

Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei

Text Klaus Wulf, Torsten Tamm

„Ich heiße die Polizei in unseren Räumlichkeiten herzlich willkommen und freue mich, dass Sie hier sind.“ Welcher Polizeibeamte kann von sich behaupten, diesen Satz im Dienst zu hören? Für die Kollegen des Piraterie-Präventionszentrums (PPZ) der Bundespolizei ist es relativ normal. Sie sind in der deutschen maritimen Wirtschaft gern gesehen, auch wenn die Umstände nicht immer erfreulich sind.

Februar 2020, Golf von Guinea. In den Morgenstunden nähern sich zwei mit Piraten besetzte Skiffs¹ in hohem Tempo einem Tanker und entern diesen. Die Brücke des Schiffes alarmiert die Besatzung, die sich schnell in einen gesicherten Raum an Bord (die sogenannte Zitadelle) begibt. Die Besatzung ist zum Glück vollzählig versammelt. Den Piraten gelang es nicht, Geiseln zu nehmen. Die Schiffs-

führung steht über Funk im ständigen Kontakt mit der Reederei in Deutschland. Dann kommt die Hiobsbotschaft. Mit Hilfe ist erst am nächsten Tag in der Frühe zu rechnen. Es beginnen bange Stunden des Wartens. Die Lage an Bord ist erstaunlich ruhig. Von den Piraten ist nichts zu hören. Als das erste zu Hilfe eilende Schiff mit Sicherheitsteams an Bord die Position des überfallenen Tankers erreicht, wird durch die Teams zunächst die Lage gecheckt. Die Brücke ist

verwüstet, überall zerstörte nautische Geräte und Kommunikationsmittel. Es befindet sich kein Pirat mehr an Bord. Die Besatzung kann den sicheren Raum verlassen. Dass dieser Überfall so glimpflich verlief, ist auch ein Verdienst des Piraterie-Präventionszentrums der Bundespolizei.

Maritime Wirtschaft stark betroffen

Am 1. Februar 2020 jährte sich zum zehnten Mal die Gründung des Piraterie-Präventionszentrums der Bun-

¹ Motorboot mit flachem Bootsrumpf

despolizei in Neustadt in Holstein. Der Gründung gingen die sich seit 2008 stark häufenden Piraterieüberfälle und Entführungen am Horn von Afrika voraus. Aktuell hat sich der Schwerpunkt vom Horn von Afrika in den Golf von Guinea verlagert. Hier ist die maritime Wirtschaft besonders stark betroffen. Die Piraten entführen Seeleute von Bord ihrer Schiffe und setzen die Entführten als Druckmittel ein, um Lösegelder zu erpressen. Südostasien stellt einen weiteren Schwerpunkt im Zusammenhang mit Überfällen auf Handelsschiffe dar.

Das PPZ nahm seine Arbeit mit dem Ziel auf, einen zweiten Pirateriefall „HANSA STAVANGER“² durch präven-

² Kompakt berichtete in der Ausgabe 03|2009

tive Maßnahmen gemeinsam mit den Reedereien zu verhindern oder im Fall eines Angriffs besser vorbereitet zu sein. Um die größtmögliche Qualität gewährleisten zu können, läuft die Zusammenarbeit aller deutschen Behörden mit der deutschen maritimen Wirtschaft über einen „Single Point of Contact“. Allen Beteiligten steht mit dem „Maritimen Dauerdienst“ ein rund um die Uhr erreichbarer Service an sieben Tagen in der Woche zur Verfügung.

Die Anfänge

Zu Beginn waren die Besuche in den Reedereien davon geprägt, dass die Bundespolizei ihre maritime Expertise sowie Unterstützungsmöglichkeiten vorstellte. Schon bald erreichten das PPZ konkrete Anfragen zu möglichen Schiffsrouten, Handlungsanweisun-

gen oder technischen Präventionsmaßnahmen. Die Angehörigen des Direktionsbereiches Bundespolizei See der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt nahmen sich gemeinsam mit Experten aus anderen Sachbereichen der Bundespolizei dieser Anfragen an und arbeiteten verschiedene Themenfelder heraus.

Die Informationsgewinnung und der Erfahrungsaustausch sind von elementarer Bedeutung und stellen die Basis der Arbeit dar. Besonders die Informationen aus der maritimen Wirtschaft ermöglichen einen besseren Überblick, um Angriffe, Überfälle, Entführungen oder verdächtige Annäherungen aus polizeilicher, technischer, nautischer oder psychologischer Sicht möglichst optimal betrachten und



Teilnehmer eines Workshops



Maritimer Dauerdienst



Aktivierung der Feuerlöschscheinrichtung zur Verhinderung der Annäherung

einordnen zu können. Das PPZ ist international gut vernetzt und weltweit ein gefragter Ansprechpartner für Organisationen, Behörden sowie die maritime Wirtschaft im Zusammenhang mit dem Phänomenbereich Piraterie/Maritime Kriminalitätsbekämpfung.

Gefährdungsbewertungen

Aufgrund der gewonnenen Informationen wird im konkreten Fall eine Gefährdungsbewertung durchgeführt. In diese fließen sowohl technische Gegebenheiten als auch Informationen zu dem zu befahrenden Seegebiet, der Art der möglichen Gefährdung, der Ladung des Schiffes oder der Nationalität der Besatzung ein. Anschließend stellt das PPZ diese Erkenntnisse den Reedereien zur Verfügung. Bisher wurden etwa 250 solcher schriftlichen, umfangreichen Bewertungen herausgegeben.

Parallel hierzu wird seit 2012 seitens des PPZ eine webbasierte „Informations- und Austauschplattform Piraterie“ gepflegt. Das Optimum wäre es, der maritimen Wirtschaft mitteilen zu können, wo und wann am kommen-

den Tag Schiffe überfallen werden – was jedoch unmöglich ist. In dem Informationsportal werden Feststellungen zu Vorfällen der maritimen Kriminalität unverzüglich eingestellt. So können entsprechende Informationen schnellstmöglich die Sicherheitsbehörden und Reedereien erreichen. Dies ermöglicht den Reedereien ein effizientes Handeln in Bezug auf Risikogebiete und Angriffsfälle. Intern erfolgt eine Informationsverarbeitung in Form von Tages-, Wochen- und Quartalslagebildern.

Workshops

Die Durchführung von Workshops für Vertreter der Reedereien und sogenannte „Blauwassersegler“ ist ein essentieller Bestandteil der effektiven Präventionsarbeit des PPZ. Nicht nur Schiffe deutscher Reedereien stehen im Fokus der Piraten, sondern auch die Segler. Nach Angaben von Segelverbänden und -vereinen sind ständig etwa 2 300 deutsche Staatsbürger mit Sportbooten auf den Weltmeeren unterwegs. Erkenntnisse zu unterschiedlichen Seegebieten, Verhaltensgrundsätze, technische Präventions-

und Abwehrmöglichkeiten, Tipps zur Vorbereitung eines Gefahrenabwehrplanes sowie Alarmierungshinweise im Hinblick auf einen Angriff werden den Teilnehmern der Workshops in der Theorie nähergebracht. Mit Unterstützung der Schiffe der Bundespolizei See werden im Rahmen des Workshops praxisnah Angriffe durch Piraten simuliert und unter möglichst realen Bedingungen die richtigen Verhaltensweisen darauf trainiert. Seit 2010 führte das PPZ 26 Workshops für Reedereien und acht Workshops für „Blauwassersegler“ durch. Beide Workshop-Module erfreuen sich einer sehr großen Nachfrage und positiver Resonanz.

Auf Messen mit maritimem Hintergrund stehen die Angehörigen des PPZ im stetigen Kontakt und Informationsaustausch mit den Reedereien und weiteren maritimen Bedarfsträgern. Dies trägt zu der hohen und breit gefächerten Akzeptanz in Fachkreisen bei.

Zuständigkeiten

Im Jahr 2011 entschied die Ständige Konferenz der Innenminister und



Test einer Nebelmaschine

Schwerpunkte der Arbeit



¹ Chief Security Officer – Konzernverantwortlicher für den Bereich Sicherheit

-senatoren der Länder, die Zuständigkeit in Pirateriefällen bei Beteiligung eines Schiffes unter deutscher Flagge oder eines deutschen Eigners zentral bei der Bundespolizei anzusiedeln. Dies führte zu einer zielgerichteten Vernetzung des Informationsaustausches zwischen den Ermittlungsbeamten und dem Präventionsbereich. Nur durch das Erkennen und Bewerten neuer Vorgehensweisen der Piraten kann adäquat auf künftige Angriffe reagiert werden. Der Großteil der Ermittlungen im Zusammenhang mit

Angriffen auf sowie Entführungen von deutschen Schiffen wird von der Bundespolizei wahrgenommen. Ausgenommen sind Entführungen deutscher Staatsbürger. Diese Verfahren liegen in den Händen des Bundeskriminalamtes.

Resümee

In Zeiten einer sich rasant verändernden weltpolitischen Lage und deren Auswirkungen auch im maritimen Bereich, steht die Reaktionsfähigkeit eines Präventionszentrums vor einer

besonderen Herausforderung. Flexibles Handeln, eine weltweite Vernetzung und kontinuierliche Anpassung der zu vermittelnden Inhalte an die Lageentwicklungen sind Kernaufgabe des PPZ. Die vergangenen zehn Jahre zeigten, dass das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei bereit ist, sich immer wieder selbst zu hinterfragen und neue Herausforderungen anzunehmen, um der deutschen maritimen Wirtschaft ein zuverlässiger Partner zu sein. ■



Original Piratenboot auf einem Messestand



Durch Bahnfahrten in Uniform soll die Sichtbarkeit von Soldaten in der Öffentlichkeit erhöht werden.

Keine Hoheitsrechte für Soldaten

Kostenfreie Bahnfahrten in Uniform

Text Benjamin Fritsche

Was für Bundespolizisten selbstverständlich ist, gilt nun auch für Soldaten der Bundeswehr. Seit dem 1. Januar 2020 können diese die Fernzüge der Deutschen Bahn AG (DB AG) in Uniform kostenlos nutzen. Das Ergebnis scheint gleich zu sein. Tatsächlich unterscheiden sich die Regelungen von Bundespolizei und Bundeswehr aber grundlegend. Auch erwachsen Soldaten dadurch keine hoheitlichen Rechte.

Seit einigen Monaten hat die Präsenz der Bundeswehr in Zügen sichtbar zugenommen. Grund dafür ist eine im Sommer 2019 getroffene Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und der DB AG. Demnach können ab 2020 alle aktiven Soldaten in Uniform die Fernzüge der DB AG kostenlos nutzen. Darin eingeschlossen sind auch die Verbindungen zu und von den Fernbahnhöfen sowie ausgewählte Strecken des Regionalverkehrs. Das Ziel der Vereinbarung ist laut Bundesverteidigungsministerium, die Sichtbarkeit der Bundeswehr in der Öffentlichkeit zu erhöhen.

Unterschiedliche Ziele – Unterschiedliche Regelungen

Auch bei uniformierten Bahnfahrten der Bundespolizei steht die Präsenzsteigerung im Vordergrund. Hier jedoch konkretisiert, um das Sicherheitsgefühl der Bahnreisenden zu erhöhen. Dazu schloss das Bundesinnenministerium bereits im Jahr 1997 eine Vereinbarung mit der DB AG¹. Viele regionale Verträge mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen folgten. Bundespolizisten dürfen damit, unabhängig ihres Fahrtgrundes, jegliche Züge der Vertragspartner nutzen. Sie müssen die Fahrt nicht anmelden.

Ihre Berechtigung ergibt sich allein aus dem ordnungsgemäßen Tragen der Uniform.

Anders sieht es für Soldaten aus. Ihre Freifahrt ist neben des Tragens der Uniform auch an das Mitführen des Truppenausweises und eines speziellen Bundeswehr-Tickets gebunden. Nur wenn alle drei Voraussetzungen erfüllt sind, ist die Fahrt legitimiert. Die Fahrkarte erhalten Soldaten über einen hierfür eingerichteten Zugang auf der Webseite der DB AG. Dort

¹ kompakt-Ausgabe 01|2019

können sie mit Hilfe eines wechselnden Codes den Ticketpreis auf null setzen. Diesen „eToken“ erhalten Soldaten im Intranet der Bundeswehr. Die Tickets können nicht umgetauscht oder storniert werden.

Die Kosten für die Fahrkarten werden schlussendlich durch die Bundeswehr getragen. Sie bezahlt dazu einen Pauschalbetrag von etwa vier Millionen Euro im Jahr an die DB AG. Die Höhe des Betrags soll regelmäßig evaluiert werden. Im Gegenzug erwerben die Soldaten vollwertige Fahrkarten. Eigene Kinder und Enkel bis zum Alter von vierzehn Jahren dürfen kostenfrei mitgenommen werden. Bei Zugausfällen oder -verspätungen gelten die gleichen Rechte wie für andere Reisende. Zudem sind Sitzplatzreservierungen und Aufwertungen in die 1. Wagenklasse auf eigene Kosten möglich.

Rechte und Pflichten für Bundespolizisten und Soldaten

Anders sieht es für Bundespolizisten aus. Sie haben bei Fahrten in Uniform keinen Sitzplatzanspruch und dürfen ausschließlich die 2. Klasse nutzen. Im Gegenzug gibt es zwischen der Bundespolizei und den Eisenbahnverkehrsunternehmen keinen finanziellen Ausgleich für die Freifahrten. Die Unternehmen profitieren von der

Steigerung des Sicherheitsgefühls der Reisenden und dem Einsatzwert der Bundespolizisten. Diese sind verpflichtet, erkannte Straftaten zu verfolgen und Gefahren für die Reisenden und den Bahnbetrieb abzuwehren. Auch außerhalb des Dienstes. Regelmäßig können so beispielsweise Betrüger an der Flucht gehindert und Übergriffe gegen das Zugpersonal unterbunden werden.

Soldaten hingegen dürfen auch in Uniform während ihrer Bahnreise keine polizeilichen Maßnahmen treffen. Wie alle anderen Reisenden auch, können sie jedoch Personen, die verdächtig sind Straftaten begangen zu haben, festhalten. Es gelten die Regelungen der Jedermann-Festnahme des § 127 Abs. 1 Strafprozessordnung. Demnach endet diese Befugnis bei Eintreffen der Polizei oder bei der Feststellung der Personalien des Verdächtigen.

Feingefühl bei Unterstützung durch Soldaten

Die Hinzuziehung von Soldaten zur Unterstützung bundespolizeilicher Maßnahmen ist kaum denkbar. Sie unterliegt den engen rechtlichen Voraussetzungen der Inanspruchnahme nichtverantwortlicher Personen des § 20 Bundespolizeigesetz. Demnach

muss beispielsweise geprüft werden, ob die Intensität der Gefahr eine solche Maßnahme tatsächlich rechtfertigt. Überhaupt kommt der Prüfung der Verhältnismäßigkeit in diesem Fall eine erhebliche Bedeutung zu. Die Unterstützung polizeilicher Maßnahmen durch uniformierte Soldaten könnte für Außenstehende fälschlich als ein Einsatz von Bundeswehrangehörigen im Inneren gedeutet werden.

Die genannten Einschränkungen gelten selbstverständlich unabhängig davon, ob Soldaten ihre Hilfe selbstständig anbieten. Bundespolizisten sollten in diesem Fall Feingefühl beweisen und das Angebot im Zweifel mit kameradschaftlichem Dank abweisen. Davon ausgenommen sind Situationen, in denen es zu körperlicher Gewalt kommt.

Genau wie Bundespolizisten, stehen Soldaten in Uniform im besonderen Blick der Öffentlichkeit. Sie sind zur Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft angehalten und werden diese auch gern ausleben. Ein respektvoller und kollegialer Umgang untereinander wird am Ende das Ansehen beider Behörden steigern. ■



Seit 1. Januar 2020 können Soldaten die Fernzüge der DB AG in Uniform kostenfrei nutzen.

Leserbriefe

Liebes Redaktionsteam,

in Zeiten der Corona-Pandemie ist und bleibt die Entsendung von Auslandsverwendern der Bundespolizei vor allem aufgrund des global eingebrochenen Flugverkehrs eine Herausforderung. Viele Kolleginnen und Kollegen, die im In- und Ausland zur Versetzung anstehen, sitzen an ihren Standorten fest, erreichen diese gar nicht oder nur auf ungewöhnliche Art und Weise.

So erging es auch mir, meiner Frau und unseren beiden Hunden. Vorgesehen als Dokumenten- und Visumberater (DVB) für den Standort Amman in Jordanien standen wir vor der Herausforderung, ohne bestehende Flugverbindungen von Deutschland nach Jordanien zu reisen. Dank der behördenübergreifenden und kollegialen Zusammenarbeit zwischen der Bundespolizei und der Bundeswehr konnte es ermöglicht werden, dass wir am 24. Juni 2020 mit einem Airbus A400M der Bundeswehr vom niedersächsischen Wunstorf in das fünf Flugstunden entfernte jordanische Al-Azraq reisen konnten.

Ausgestattet mit zwei Hundeboxen, 150 Kilogramm Gepäck sowie zwei gut gefüllten Verpflegungspaketen wurden wir geboardet und es begann

ein neues Abenteuer in unserem Leben. Business-Class: Fehlanzeige. Aber dafür hatten wir deutlich mehr Beinfreiheit und ein unvergessliches Erlebnis. Beide „Fellnasen“ direkt zu Füßen, für den Start in Körbchensitzen mit Vier-Punkt-Gurt fixiert, hoben wir gen Süden ab. Mit uns an Bord: knapp 30 Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr sowie tonnenweise Fracht.

Das Multimedia-Programm bestand aus dem gleichmäßigen Motorengeräusch der vier schweren Turbo-prop-Triebwerke, welches aber mit Gehörschutz problemlos unterdrückt wurde. Warme Bekleidung war für den hinteren Teil der Maschine empfohlen worden. Hervorzuheben ist die Betreuung durch die Mitarbeiter der Bundeswehr. Vom Check-in über den Service an Bord bis hin zur Landung war diese exzellent. Hiervon könnte sich so manche Fluggesellschaft eine „Scheibe“ abschneiden.

Für mich zeigte sich wieder einmal die Leistungsfähigkeit der Bundespolizei und die fundamentale Bedeutung einer vertrauensvollen, behörden- und ministeriumsübergreifenden Zusammenarbeit. Engagierte Kollegen in den

zuständigen Referaten des Bundespolizeipräsidiums sowie die beteiligten Instanzen der Bundeswehr ließen nichts unversucht, um diese Reise zu ermöglichen.

Jetzt, in Jordanien angekommen, freue ich mich erneut über den Einsatz als DVB. Aus meiner persönlichen Sicht ist das eine der interessantesten und – wie sich wieder einmal zeigte – auch eine der abenteuerlichsten Aufgaben in der Bundespolizei.

Michael Biehl, DVB Amman



Blick in den Laderaum während des Fluges



Hunde im Flugbetrieb



Wir kurz nach dem Start

Burkhard S. und Bettina S.

Bundespolizeipräsidium
Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam

Frankfurt, 19.07.2020

EIN HERZLICHES DANKESCHÖN!

Sehr geehrte Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte,

in Zeiten, in denen wir mit Entsetzen den Nachrichten entnehmen müssen, dass Polizistinnen und Polizisten angefeindet werden – sei es verbal oder physisch – möchten wir Ihnen sagen, wie dankbar wir sind, dass Sie alle da sind und unseren Staat, unsere Gesetze und uns tagtäglich beschützen!

DANKE für Ihren MUT, sich gefährlichen und unangenehmen Situationen zu stellen.

DANKE für Ihre STANDHAFTIGKEIT, selbst wenn Ihr Gegenüber in der Mehrzahl ist.

DANKE für Ihre EINSATZBEREITSCHAFT, auch dann, wenn andere feiern oder schlafen.

DANKE für Ihre HILFE, sei es bei Alltagsfragen oder in lebensgefährlichen Situationen.

DANKE für Ihre bloße PRÄSENZ, die uns täglich ein Gefühl der Sicherheit gibt.

Wir zollen Ihnen höchsten Respekt für Ihre Arbeit und wünschen Ihnen, dass Sie auch in Zeiten wie diesen die Überzeugung, dass Sie das Richtige tun, nicht verlieren.

Mit den besten Grüßen

Bettina S. & Burkhard S.

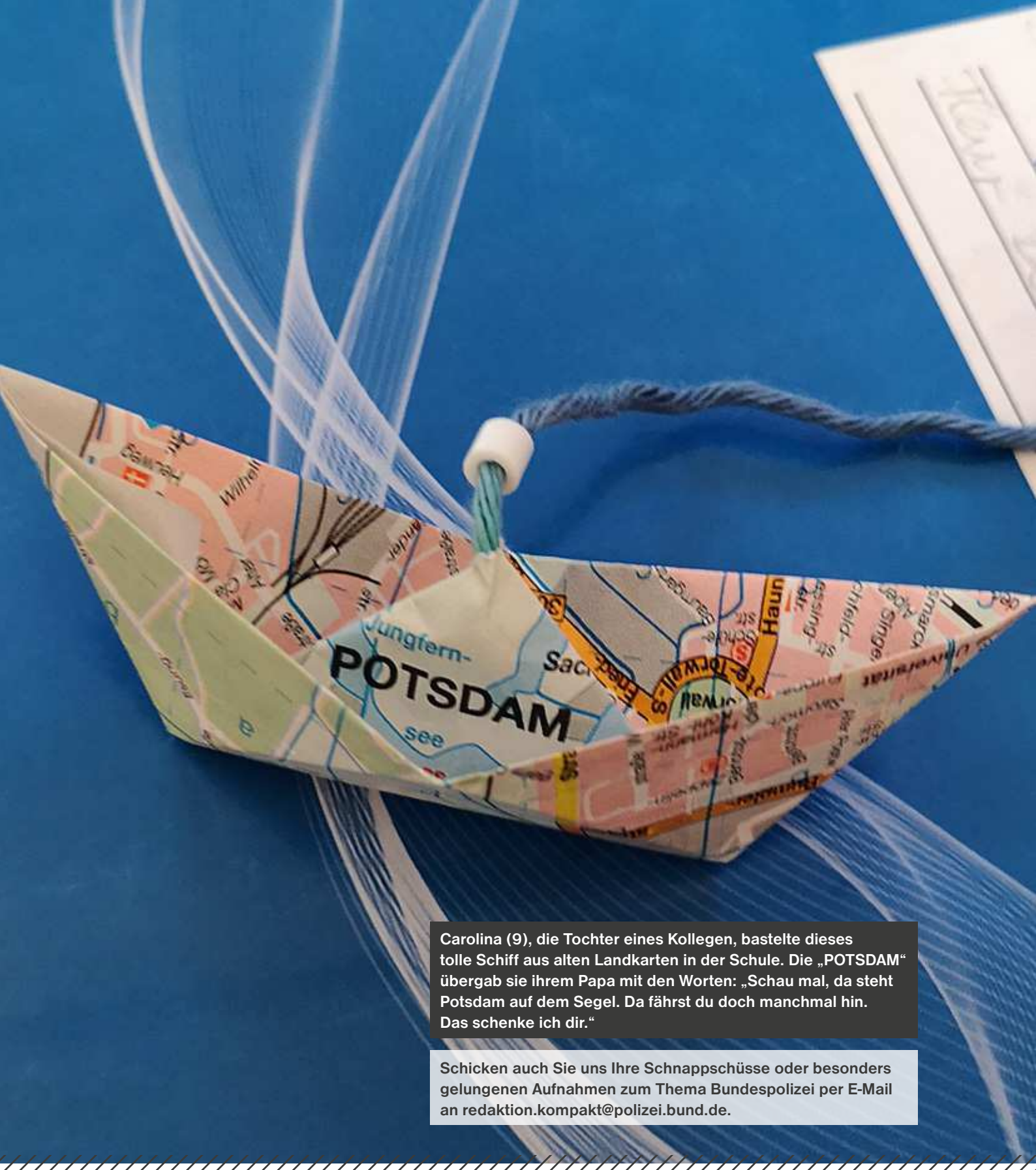
Diese Zuschrift erreichte uns kürzlich. Wir geben sie exemplarisch gern weiter. Die Namen sind im Original ausgeschrieben.

Richtigstellung

Die Bundespolizei **kompakt** veröffentlichte auf Seite 7 der Ausgabe 01 | 2020 die Kolleginnen und Kollegen der Bundespolizei, die 2019 im aktiven Dienstverhältnis verstorben sind. Darunter befand sich Polizeihauptkommissarin Vanessa Nadine Fischer. Leider war ihre aufgeführte Amtsbezeichnung nicht korrekt. Wir bedauern dies und entschuldigen uns für den Fehler.

Ihre Redaktion der **kompakt**





Carolina (9), die Tochter eines Kollegen, bastelte dieses tolle Schiff aus alten Landkarten in der Schule. Die „POTSDAM“ übergab sie ihrem Papa mit den Worten: „Schau mal, da steht Potsdam auf dem Segel. Da fährst du doch manchmal hin. Das schenke ich dir.“

Schicken auch Sie uns Ihre Schnappschüsse oder besonders gelungenen Aufnahmen zum Thema Bundespolizei per E-Mail an redaktion.kompakt@polizei.bund.de.



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



BUNDESPOLIZEI