

BUNDESPOLIZEI *kompakt*

Zeitschrift der Bundespolizei
ISSN 2190-6718

42. Jahrgang
4-2015



60 Jahre Bundespolizei-Flugdienst



Wurzeln und Flügel:
Die Luftfahrerschule für den Polizeidienst

Seite 14

Portrait:
Vom Heeres- zum Rettungsfieger

Seite 16

Instandhaltungsbetrieb:
Der Dienstleister im Hintergrund

Seite 18

Inhalt



Foto: Bundespolizei

Kriminalitätsbekämpfung in einer virtuellen Welt

Die meisten von uns verstehen bei Wörtern wie „Skriptkiddies“, „Bank-drop“, „Homedrop“, „PS“ oder „Läufer“ nur Bahnhof. Auch die Mitarbeiter der Ermittlungsgruppe Online betraten bei ihrer Gründung Ende 2012 in Sachen Internetkriminalität Neuland.

Seite 21



Screenshot: Bundespolizei

Der Bundesadler zwitschert: Twitter im G7-Einsatz

Seit Mai dieses Jahres nutzen die ersten beiden Direktionen der Bundespolizei für ihre einsatzbegleitende Öffentlichkeits- und Pressearbeit den Microbloggingdienst Twitter. Der G7-Gipfel in Elmau bot die passende Gelegenheit, das neue Kommunikationsmittel umfassend einzusetzen.

Seite 25



Foto: Bundespolizei

Hilfe für ehemalige Ortskräfte

Wegen ihrer Unterstützung als Dolmetscher bei der Polizeiausbildung in Afghanistan werden ehemalige Ortskräfte in ihrer Heimat bedroht. In Deutschland wollen sie eine neue Heimat finden. Bundespolizisten helfen ihnen dabei ...

Seite 28

■ Titelthema

- 60 Jahre Bundespolizei-Flugdienst 4
- Kommentar 13
- Die Luftfahrerschule für den Polizeidienst 14
- Joerg Bayer: Vom Heeres- zum Rettungsflieger 16
- Der Dienstleister im Hintergrund 18

■ In- & Ausland

- Kriminalitätsbekämpfung in einer virtuellen Welt 21

Der Bundesadler zwitschert:

- Twitter im G7-Einsatz 25
- Das Terminal 3 am Flughafen Frankfurt/Main 27

■ Personal & Haushalt

- Hilfe für ehemalige Ortskräfte . . 28
- 5 Fragen an 31

■ Recht & Wissen

- Damals 32
- Die Schleuser-Debatte 34

■ Sport & Gesundheit

- Was macht der Arbeitsmedizinische Dienst (AMD) 36

■ Zu guter Letzt

- Aus der Praxis für die Praxis . . . 39

Impressum

Herausgeber

Bundespolizeipräsidium

Redaktion

Ivo Priebe (V.i.S.d.P.), Anja Pester,
Marcus Bindermann, Fabian Hüppe,
Anja Voss, Christian Then-Eck, Rudolf
Höser, Daniela Scholz, Achim Berken-
kötter, Kurt Lachnit, Torsten Tiedemann,
Thomas Borowik, Frank Riedel,
Christian Altenhofen, Torsten Tamm,
Fiona Roloff, Christian Köglmeier,
Ronny von Bresinski

Anschrift

Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam

Telefon/FAX

0331 97997-9407/-9411

E-Mail

redaktion.kompakt@polizei.bund.de

Intranet Bundespolizei

infoportal.polizei.bund.de/kompakt

Internet

bundespolizei.de/kompakt

Layout & Satz

Mandy Deborah Zutz,
Fachinformations- und Medienstelle
der Bundespolizei

Druck

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

Auflage

10 400

Erscheinung

6-mal jährlich

Wir danken allen Beteiligten für ihre
Mitarbeit. Für den Inhalt der Beiträge sind
grundsätzlich die Verfasser verantwortlich.

Alle Inhalte sind urheberrechtlich ge-
schützt. Nachdruck und Vervielfältigung
außerhalb der Bundespolizei nur mit
ausdrücklicher Zustimmung des Heraus-
gebers. 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

28. August 2015

Titelbild

Bundespolizei



Liebe Leserinnen und Leser,

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

In diesem Jahr feiert der Bundespolizei-Flugdienst sein 60-jähriges Bestehen. Für viele von uns, und da nehme ich mich nicht aus, übt das Fliegen einen besonderen Reiz aus. Es ist schon einzigartig, in einem Hubschrauber zu sitzen, wenn die Rotoren drehen, die Maschine vibriert und schließlich vom Boden abhebt. Dienstlich und ganz nüchtern betrachtet, sind die Hubschrauber der Bundespolizei jedoch nicht dazu da, den mitfliegenden Kollegen positive Erlebnisse zu verschaffen. Sie sind ein unverzichtbares Führungs- und Einsatzmittel sowohl für unsere eigenen Aufgaben als auch für die anderer Behörden. Wir sind mit unseren

85 Polizeihubschraubern nach der Lufthansa und Air Berlin der drittgrößte zivile deutsche Airliner. Anlässlich des Jubiläums widmet sich deshalb die aktuelle Ausgabe der **kompakt** schwerpunktmäßig unseren fliegenden Kolleginnen und Kollegen sowie dem Unterstützungspersonal am Boden.

Außerdem begeben wir uns auf den kommenden Seiten in eine virtuelle Welt: Ermittler der EG Online berichten, wie sie einem Betrüggerring im Internet auf die Schliche gekommen sind. Wir betrachten den Einsatz von Twitter während des G7-Einsatzes und blicken am Standort Bredstedt in die Vergangenheit.

Vielleicht fällt Ihnen beim Lesen auf, dass das Titelthema dieser Ausgabe ein wenig länger als gewohnt ist. Dies scheint jedoch nur auf den ersten Blick so. Denn wir haben uns in der Redaktion darauf verständigt, alle Artikel, die thematisch zum Titelthema gehören, direkt dahinter zu platzieren. Damit möchten wir die **kompakt** noch übersichtlicher gestalten. Natürlich finden Sie die anderen Rubriken in der gewohnten Reihenfolge im Heft.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre!

Ihr Ivo Priebe
Redaktion Bundespolizei **kompakt**

Titelthema



Foto: Bundespolizei

1955 bis 2015: 60 Jahre Bundespolizei- Flugdienst

Wenn im Jahre 2015 eine staatliche Einrichtung ihr 60-jähriges Bestehen feiert, ruft das nicht selten die Verwaltungskritiker und Effizienzsteigerer, von denen es etwa so viele in unserem Land gibt wie Fußballbundestrainer, auf den Plan. Denn sie vermuten, dass ausschließlich die nicht zeitgemäßen Beharrungskräfte des viel zu teuren Beamtenapparats zu einer solchen Jubiläumsfeier führen. Sie packen dann auch unmittelbar ihr Unternehmensberater-Denglisch aus, auch Buzzword-... Verzeihung – Schlagwort-Bingo genannt. Sie wissen schon, solche Begriffe wie „Kick-off-Meeting“, „Benchmark“, „Vision“, „Globalisierung“, „Commitment“ und so weiter. Manchmal gibt es aber schlicht gute, nachhaltige Ideen, die dazu führen, dass eine Organisation auch noch nach 60 wechselvollen Jahren den Anforderungen gerecht wird. Im Folgenden dazu etwas mehr.

Aufstellung der ersten Hubschrauberflug- bereitschaft

Per Erlass des Bundesministers des Innern, Gerhard Schröder (CDU), wird am 7. Mai 1955, also schon zwei Tage nach Wiedererlangung der Lufthoheit, die Aufstellung der ersten Hubschrauberflugbereitschaft (HFIB) des Bundesgrenzschutzes (BGS) mit Standort in Bonn-Hangelar angeordnet. Der erste Hubschrauber des BGS – und damit das erste bundesrepublikanische Staatsluftfahrzeug –, eine Hiller UH-12B, hob bereits am 24. Juni desselben Jahres ab.

Die Pariser Verträge waren zwar erst am 5. Mai 1955 in Kraft getreten, jedoch bereits am 23. Oktober 1954 unterzeichnet worden. Dieses Datum ist auch mehr oder weniger der Startschuss zur Beschaffung von Hubschraubern durch den damals auch noch sehr jungen BGS geworden. Es gab zu diesem Zeitpunkt schon länger Überlegungen, sich diesem Einsatzmittel zu nähern, auch weil es schon Erfahrungen im Ausland, vor allem in den USA, gab. Die New Yorker Polizei verfügte damals schon über fünf Hubschrauber.

Also begann man bereits Ende 1954 einen Hubschrauberpiloten und einen Mechaniker in der Schweiz auszubilden; auch die Hiller wurde über die Schweiz beschafft. Damit konnte die Aufnahme des Flugbetriebs schon im Juni 1955 erfolgen.

Der erste Hubschrauber vom Typ Hiller UH-12B wurde noch über die Schweiz beschafft.

Am 5. Mai 1955 beendete das Inkrafttreten der Pariser Verträge das Besatzungsstatut in Westdeutschland. Die weitgehende Souveränität der damaligen Bundesrepublik Deutschland war wieder-

hergestellt. Dazu gehörte auch die Wiedererlangung der Lufthoheit. Dennoch gab es noch alliierte Vorbehaltsrechte, die erst mit dem Inkrafttreten des Zwei-plus-Vier-Vertrages am 15. März 1991 Geschichte waren.





Eine der beiden Maschinen vom Typ Bell UH-1D, die bei dem Anschlag palästinensischer Terroristen auf die israelische Olympiamannschaft zerstört wurden.

Foto: Bundespolizei

Pionier- und Aufbauzeit

In den 1950er- und 1960er-Jahren wurde die wichtige Grundlagenarbeit für die heutige Form und Größe des Bundespolizei-Flugdienstes geleistet. Aus der Hubschrauberflugbereitschaft in Hangelar wird die Grenzschutz-Fliegerstaffel West und neben dem Stab der Grenzschutz-Fliegergruppe werden die Grenzschutz-Fliegerstaffeln Küste, Nord, Mitte und Süd aufgestellt. Die Dislozierung wurde auch daran festgemacht, jeden Ort in Deutschland innerhalb einer Flugstunde erreichen zu können. Dies ist der Grund, warum die Standorte des Flugdienstes über alle Reformen hinweg bis heute im Wesentlichen unverändert geblieben sind. Die erste große Bewährung des jungen BGS-Flugdienstes ist die Sturmflutkatastrophe in Hamburg im Februar 1962.

Die Hubschrauberflotte wächst rasant. Auf die Hiller UH-12B folgen die Bell 47 G2, die SE 3130 Alouette II

Artouste und schließlich die SA 318C Alouette II Astazou. Ende der 1960er-Jahre werden die ersten 16 leichten Transporthubschrauber vom Typ Bell UH-1D beschafft.

1970er-Jahre

Der BGS-Flugdienst entwickelt und vergrößert sich weiter, nicht zuletzt auch beeinflusst durch den terroristischen Anschlag 1972 in München, bei dem auch ein Pilot des BGS auf dem Flugplatz Fürstenfeldbruck angeschossen wird. Er überlebt und kann bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1999 weiterfliegen. Die Bilder auch der beiden zerstörten Bell UH-1D gehören zur Ikonografie Nachkriegsdeutschlands, aber auch des BGS und seines Flugdienstes.

Die Aufstellung der GSG 9 im selben Jahr führt zur Beschaffung von drei Bell 212, im Jahre 1973 werden auch die ersten SA 330 F/J Puma in die Flotte integriert.

Der RAF-Terrorismus, der Ende 1977 seinen traurigen Höhepunkt mit dem sogenannten „Deutschen Herbst“ erreicht, war einer der Gründe für den weiteren Ausbau der Transporthubschrauberflotte. Insgesamt acht Bell 212, 13 Bell UH-1D und 22 von ursprünglich 23 SA 330 J Puma – eine war im Jahre 1973 verunfallt – stehen am Ende des Jahrzehnts für den Einsatz bereit.

Aber auch das humanitäre Einsatzspektrum des BGS-Flugdienstes gewinnt in diesem Jahrzehnt an Profil. Ende Dezember 1973 leistet eine Bell UH-1D über mehrere Wochen im Hochland Äthiopiens bei einer Hungerkatastrophe Hilfe. Auch Deutschland bleibt nicht von Katastrophen verschont. Im August 1975 werden BGS-Hubschrauber bei der Bekämpfung verheerender Waldbrände in Niedersachsen, bei der Sturmflutkatastrophe an der deutschen Nordseeküste im Januar 1976 sowie der Schneekatastrophe in Schleswig-Holstein im Winter 1978/79 eingesetzt.

Der Luftrettungsdienst

Sie ist weder im Bundespolizeigesetz noch in den Vorgängergesetzen geregelt – die Gewährleistung des Flugbetriebs in den Zentren der öffentlich-rechtlichen Luftrettung (eigentlich Ländersache) durch den Bundespolizei-Flugdienst. Wie es dazu kam, ist etwas kompliziert, sprengt weitestgehend den Rahmen dieses Artikels, passt aber hervorragend zu den eingangs erwähnten guten, nachhaltigen Ideen, die man eben umsetzen muss.

Den Ausschlag gab die traurige Zahl von 20 000 Verkehrstoten in Westdeutschland im Jahre 1970. Dazu kam die Entwicklung des ersten marktfähigen, leichten zweimotorigen Hubschraubers BO 105, von denen der BGS schon fünf gekauft

hatte. Das damalige Bundesamt für Zivilschutz (BZS) hatte für den Spannungs- und Verteidigungsfall Vorsorge für die Bevölkerung zu treffen und entsprechendes Gerät zu beschaffen. Und so wies Innenminister Hans-Dietrich Genscher der BGS-Fliegergruppe einen entscheidenden Anteil an der Luftrettung zu.

Nachdem der ADAC als Initiator bedauerlicherweise seinen Hubschrauber Christoph 1 in München schon nach wenigen Monaten 1971 durch einen Flugunfall verloren hatte, lag der Aufbau weiterer 17 Luftrettungsstationen im Wesentlichen in den Händen des BGS, zeitweise unterstützt durch die Bundeswehr, als die polizeiliche Lage in den 1970ern eskalierte.

Mit der Indienstellung des Christoph 18 in Ochsenfurt im Jahre 1980

war die Aufbauphase des Luftrettungsdienstes zunächst abgeschlossen. Die fünf schwarz-grünen BO 105 des BGS waren in die Farbe „KatS-Orange“ umlackiert worden und das BZS hatte weitere 15 BO 105, zwei Bell UH-1D und zwei Bell 212 für den Luftrettungsdienst beschafft und den Bundesländern für den Luftrettungsdienst überlassen. In den 1990ern leistete der Bund in den damals fünf neuen Ländern abermals tatkräftige Aufbauhilfe, sodass insgesamt bis zu 22 Luftrettungszentren betrieben wurden.

Heute bringen Piloten der Bundespolizei jeweils mit Notarzt und Notfallsanitäter an Bord in zwölf Luftrettungszentren etwa 17 000 Mal im Jahr oftmals lebensrettende Hilfe aus der Luft.

Die Bundespolizei stellt Piloten für zwölf Luftrettungszentren und gewährleistet damit durchschnittlich 17 000 Mal im Jahr lebensrettende Hilfe aus der Luft.



Gewalttätige Demonstrationen und die ersten „Super Puma“

8

Aus polizeilicher Sicht sind die 1980er-Jahre erheblich durch Einsätze bei Großdemonstrationen geprägt. Bei vielen gewalttätigen Demonstrationen in Gorleben (Niedersachsen), Brokdorf (Schleswig-Holstein) und Wackersdorf (Bayern) kommen immer auch BGS-Hubschrauber auf Anforderung des jeweiligen Bundeslandes zum Einsatz. Teilweise sind mehr als 30 Hubschrauber gleichzeitig eingesetzt.

Flugbetrieblich beginnt für den BGS im Jahr 1988 eine neue Ära mit der Beschaffung von drei mittleren Transporthubschraubern des Typs AS 332 L1 Super Puma. Von nun an ist der BGS-Flugdienst in der Lage, Hubschrauber auch unter vereisenden Wetterbedingungen einzusetzen. Dies erweitert die Einsatzmöglichkeiten erheblich bei einem eklatanten Gewinn an Flugsicherheit. Die Transporthubschrauberflotte ist damit auf 46 Hubschrauber angewachsen.

Wiedervereinigung und neue Technik

Der Einsatzraum des BGS-Flugdienstes vergrößert sich stark. Noch vor der Wiedervereinigung Deutschlands finden erste grenzüberschreitende Flüge mit BGS- und Rettungshubschraubern statt. Am 3. Oktober 1990 wird offiziell die Grenzschutz-Fliegerstaffel Ost in Berlin-Tempelhof aufgestellt. Das dazu notwendige Personal und Material wird zunächst aus den anderen Fliegerstaffeln rekrutiert.

In den 1990er-Jahren hält die Restlichtverstärker- und Wärmebildtechnik massiv Einzug in den BGS-Flugdienst und erweitert fast schon dramatisch das Einsatzspektrum von

Mensch und Maschine. Insbesondere Einsatzflüge bei Nacht nehmen seither einen deutlich größeren Raum ein.

Im April 1995 findet der bis dahin aufwendigste Polizeieinsatz in der Geschichte Deutschlands statt. Anlässlich des ersten Transports abgebrannter Kernbrennelemente aus dem Atomkraftwerk Philippsburg in das Zwischenlager Gorleben kommen auch 46 Hubschrauber des BGS zum Einsatz.

Das ausgehende Jahrzehnt markiert zugleich den Beginn einer neuen Ära für Einsatz und Flugbetrieb des BGS. Nachdem 1997 durch den Bundesminister des Innern entschieden wurde, die gesamte Hubschrauberflotte des BGS zu modernisieren und zu erneuern, werden bereits im März 1999 die drei ersten leichten Transporthubschrauber vom Typ EC 155 B/B1 als Ersatz für die Bell UH-1D und Bell 212 ausgeliefert. Im September 2000 folgten die ersten Hubschrauber vom Typ EC 135 T2+ als Ersatz für die 32 Alouette II.

Im Luftrettungsdienst ersetzt das heutige Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) die BO 105 in den Jahren 2007 und 2008 ebenfalls durch die neue EC 135 T2+.

2000er-Jahre

Das neue Jahrtausend beginnt für den BGS-Flugdienst mit einem spektakulären Auslandseinsatz. Anlässlich einer schweren Flutkatastrophe werden am 3. März 2000 drei Hubschrauber des BGS (zwei SA 330 J Puma und eine BO 105 CBS-5) sowie ein entsprechendes Personalkontingent in den südostafrikanischen Staat Mosambik verlegt. Vier Wochen lang werden unter schwierigen klimatischen Bedingungen Menschen aus

Seit ihrer Gründung im Jahr 1972 sind Hubschrauber ein entscheidendes Einsatzmittel für die GSG 9 der Bundespolizei.



Anlässlich der Entführung des Frachters „Hansa Stavanger“ wurden im Mai 2009 sechs Hubschrauber in den Indischen Ozean verlegt, um Kräfte der GSG 9 für die Befreiung zu transportieren. Als Operationsbasis diente das amphibische Angriffsschiff „USS Boxer“ der United States Navy.





Foto: Bundespolizei



Foto: Bundespolizei



Foto: Bundespolizei

Bei einer schweren Flutkatastrophe kommen drei Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes im Frühjahr 2000 im südostafrikanischen Staat Mosambik zum Einsatz.

dem Katastrophengebiet evakuiert und mehrere hundert Tonnen Hilfsgüter transportiert. Dies soll jedoch nur der Anfang einer Serie von Auslandseinsätzen sein. 2003 sind BGS-Hubschrauber zur Waldbrandbekämpfung in Frankreich und Portugal eingesetzt, zwei Jahre später dann noch einmal in Portugal.

Im Sommer 2006 werden Hubschrauber der Bundespolizei erstmalig unter der Ägide der Europäischen Grenzschutzagentur FRONTEX zur polizeilichen Überwachung der EU-Außengrenzen eingesetzt. Als Basis dient die italienische Mittelmeerinsel Lampedusa. Allein in diesem Aufgabenbereich kamen die Bundespolizei-Hubschrauber bis heute bei 14 Missionen in fünf verschiedenen Ländern Europas zum Einsatz.

Einsätze der GSG 9 in Afrika

Im Herbst 2008 verlegt ein Kontingent des Bundespolizei-Flugdienstes

mit drei mittleren Transporthubschraubern in die ägyptische Sahara nahe der Grenze zum Sudan, um die GSG 9 der Bundespolizei bei der Befreiung 19 verschleppter europäischer Touristen, darunter fünf Deutsche, zu unterstützen. Die Geiseln kommen schnell durch glückliche Umstände unversehrt frei und nach Einsatzen wird beschlossen, den Flug in die Heimat „auf eigenen Rotoren“ anzutreten. Mit einer Flugzeit von mehr als 26 Stunden bei vier Tagen Gesamtdauer, diversen Versorgungsstopps in Ägypten, auf Zypern, in Griechenland und Italien sowie 2610 zurückgelegten nautischen Meilen (4830 Kilometern) geht dieser Flug als längster Flug in die Geschichte des Bundespolizei-Flugdienstes ein.

Nur ein halbes Jahr später, im April/Mai 2009, findet der bisher wohl aufwendigste und spektakulärste Auslandseinsatz des Bundespolizei-Flugdienstes statt. Übergangslos sind noch während des laufenden NATO-Doppelgipfels, bei dem nahezu der gesamte Flugdienst eingesetzt war,

zusammen mit der GSG 9 die Verlegung und der Einsatz vor der Küste Somalias anlässlich der Entführung des Frachters „Hansa Stavanger“ zu planen. Es werden sechs Transporthubschrauber in das Einsatzgebiet verlegt. Als Operationsbasis im Indischen Ozean dient die „USS Boxer“, ein amphibisches Angriffsschiff der United States Navy. Der Einsatz wird wenige Stunden vor dem Zugriff aus politischen Gründen abgebrochen.

Luftfahrerschule für den Polizeidienst

Mit der Luftfahrerschule für den Polizeidienst, neben der Deutschen Hochschule der Polizei und der Wasserschutzpolizeischule eine von drei gemeinsamen Bildungseinrichtungen der deutschen Polizei, wird im Jahre 2009 die gemeinsame Ausbildungsstätte für das Luftfahrtpersonal 13 Luftfahrzeuge betreibender Länder und der Bundespolizei ins Leben gerufen.

Sie ist organisatorischer Teil der Bundespolizei-Fliegergruppe. Die Luftfahrerschule ist eine nach europäischem Luftverkehrsrecht zertifizierte sogenannte „Zugelassene Ausbildungsorganisation“ (Approved Training Organization – ATO) und wird vom Luftfahrt-Bundesamt überwacht. Alle Polizeiflieger in Deutschland werden seitdem einheitlich von Fluglehrern des Bundes und der Länder ausgebildet. Am 1. Juli des vergangenen Jahres wurde im Übrigen der Neubau der Luftfahrerschule offiziell übergeben. Er beherbergt neben modernen Lehrsälen und Büros insbesondere Simulatoren für die drei Einsatzmuster der Bundespolizei.

Heute

Der 1997 begonnene Prozess der Flottenmodernisierung wird durch die Auslieferung der letzten beiden maritimen EC 155 B1 im Sommer

2012 abgeschlossen. Damit wird die ehemals über 110 Hubschrauber starke Flotte auf 87 reduziert.

Es gelingt in diesem zeitlichen Zusammenhang auch (endlich), das Einsatzmittel Hubschrauber hierarchiefrei den Kollegen am Boden bei ihrer Einsatzbewältigung unmittelbar zur Verfügung zu stellen. Das Stützpunktkonzept macht es möglich – Blaupause war übrigens der Luftrettungsdienst. Ein Stück weit dazu hat ab 2008 auch die Reform der Bundespolizei beigetragen, welche die Bundespolizei-Fliegergruppe unmittelbar dem Bundespolizeipräsidium nachordnete und ihr neben der fachlichen auch die dienstrechtliche Zuständigkeit für den Flugdienst übertrug.

Das Jubiläumsjahr 2015 bringt auch einen weiteren Großeinsatz für den Bundespolizei-Flugdienst mit sich. Anlässlich des G7-Gipfels auf Schloss Elmau in den bayerischen

Alpen werden zeitgleich bis zu 30 Hubschrauber sowie 507 Mitarbeiter zur Wahrnehmung vielfältiger Aufgaben für verschiedenste Bedarfsträger eingesetzt.

In diesem Zusammenhang noch ein Ruf in Richtung der eingangs erwähnten Verwaltungskritiker und Effizienzsteigerer: Nennen Sie uns doch bitte eine (staatliche) Flugbetriebsorganisation, die mit nur insgesamt etwas mehr als 900 Mitarbeitern 20 000 Flugbetriebsstunden in einem derart breiten Einsatzspektrum leistet. Diese 20 000 Betriebsstunden führen im Übrigen zu etwa 35 000 Flugstunden der Piloten und circa 13 000 Flugstunden bei den Flugtechnikern.

Morgen

Im Juni hat der Prüfungsausschuss des Deutschen Bundestages entschieden, dass der

Beim G7-Gipfel im bayerischen Elmau fliegen Bundespolizisten die Staats- und Regierungschefs, wie den britischen Premierminister David Cameron.



Bundespolizei-Flugdienst kündigt das Havariekommando, eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer, unterstützt. Das Havariekommando bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr-bezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See. Die Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf wird in naher Zukunft mit einem mittleren Transporthubschrauber und zusätzlichem Personal rund um die Uhr für Übungen und Einsätze des Havariekommandos zur Verfügung stehen.

Zwar verbleibt der zivile Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue – SAR) zunächst weiterhin bei der Bundeswehr, jedoch fällt auch diese Aufgabe, wie die des Havariekommandos, primär in den Bereich der mit der Gefahrenabwehr beauftragten Behörden. Speziell über See unterstützt der Bundespolizei-Flugdienst schon heute dauerhaft. Auch beim Such- und Rettungsdienst über Land sind

vor dem Hintergrund des flächendeckenden Luftrettungssystems und der über das Land verteilten Stützpunkte der Polizei-Flugdienste effizientere Konzepte vorstellbar.

So neu vor 60 Jahren der Hubschrauber als polizeiliches Einsatzmittel war, so neu ist heute die Thematik des Einsatzes unbemannter Luftfahrtsysteme, wie sie das Luftverkehrsgesetz nennt. Die Rede ist hier nicht von Flugmodellen oder nicht zertifizierten Mini-UAS (Unmanned Aerial Vehicles/ unbemannten Luftfahrzeugen), die nur in Sichtweite des Steuerers betrieben werden dürfen. Ohne dieses komplexe Thema an dieser Stelle zu vertiefen, besteht zur damaligen Situation ein erheblicher Unterschied: Unbemannte Luftfahrtsysteme, die außerhalb der Sichtweite ihres Piloten betrieben werden (RPAS – Remotely Piloted Aircraft Systems), können anderen Luftfahrzeugen (noch) nicht selbstständig ausweichen. So stellen sie eine erhebliche Gefahr für den Luftverkehr dar und werden deshalb zurzeit ausschließlich in dafür eigens gesperrten Lufträumen betrieben, und zwar auch nur durch das Militär,

da es zivile zugelassene Systeme und entsprechend ausgebildete Piloten nicht gibt. Die nationalen und internationalen Luftfahrtbehörden arbeiten mit Hochdruck an den entsprechenden Vorschriften, die jedoch vor dem Hintergrund eines hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit sicherlich nicht hinter die Zulassungserfordernisse für bemannte Luftfahrzeuge und entsprechend geschulte Piloten zurückfallen werden.

RPAS sind keine Konkurrenz zu bemannten polizeilichen Luftfahrzeugen, sie können eine sinnvolle Ergänzung sein, wenn der Aufwand für den Betrieb dies rechtfertigt und wenn regulative und prozedurale Lösungen für einen sicheren, parallelen Flugbetrieb von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen in gemeinsamen Lufträumen vorliegen und die Bundespolizei oder die anderen Bundessicherheitsbehörden ein Erfordernis zum Einsatz von RPAS sehen. Spätestens dann kommen wir ins Spiel.

Thomas Helbig



Kommentar

Aus der Luft gegriffen

13

Ja, ich gebe von vornherein und offen zu: Ich beneide unsere Hubschrauberpiloten. Ich stelle mir vor, dass die Arbeit in luftiger Höhe sehr attraktiv sein muss. Dem Himmel näher als die meisten Normalsterblichen sein zu dürfen, sich über die Dinge zu erheben und alles, was auf und über der Erde kreucht und flucht, aus der Vogelperspektive betrachten zu können, erscheint mir erleuchtend und romantisch zugleich.

Zudem ist der Helikopter einer der wenigen Arbeitsplätze überhaupt, über die es sich sowohl im direkten als auch im übertragenen Sinne sagen lässt, dass man dort einen echten Überblick hat. So selbstverständlich ist das nämlich nicht. Für einen gewöhnlichen Polizisten wie mich mag das sogar zuweilen echt schwierig sein. Es ist schon eine Herausforderung, angesichts des mäandernden und sich stetig wandelnden Rechts und all seiner Nuancen die Orientierung zu behalten; und eine wahre Kunst, bei den unzähligen, sich ebenfalls ständig ändernden dienstlichen Konzeptionen, Verfügungen und Erlassen den wahren Kurs zu erkennen sowie vollständig zu verinnerlichen. Vielleicht täusche ich mich da, aber ich möchte glauben, Piloten haben es leichter – trotz der enormen Verantwortung, die sie ganz allein tragen müssen. Sie haben einen Startpunkt, ein Ziel, eine genaue Karte für den Weg von A nach B und eine Wettervorhersage, die ihnen die ultimative Entscheidung erleichtert: Fliegen oder nicht fliegen.

Alles recht und schön, aber was mir am Luftfahrerleben – so wie ich es mir vorstelle – am besten gefällt, ist etwas anderes. Der allergrößte Vorteil ist, davon bin ich überzeugt, nur eines auf einmal machen zu dürfen. Weil doch niemand ernsthaft auf die Idee käme, von einem Piloten zu verlangen, während des Flugs noch dies oder jenes mitzuerledigen. Niemand, der auch nur den Rest eines Verantwortungsgefühls in sich trägt, würde erwarten, dass ein Pilot – mit Pitch und Stick in den Händen – nebenbei noch seine Mails checkt und beantwortet, ans Telefon geht, den Einsatzbefehl für den nächsten Tag liest, den liegen gebliebenen Vorgang von gestern erledigt, an einer Besprechung teilnimmt ...

Auch würde niemand verlangen, dass der Pilot schneller am Ziel ankommt, als er fliegen kann, oder mehr Last aufnimmt, als die Maschine tragen darf.

Vielleicht gerade deshalb sind die Bundespolizisten in Fliegeroveralls etwas anders als die meisten von uns. So nehme ich sie zumindest wahr: ruhiger, besonnener, souveräner. Was nicht heißen soll, dass wir, das gemeine Bundespolizei-Volk, schlechter oder weniger wert wären als sie. Nein, aber es macht eben einen Unterschied, wenn die dienstliche Pflicht ungestört und gewissenhaft erfüllt werden kann. Ich kenne einige Hubschrauberpiloten persönlich und schätze ihre unaufgeregte Art sehr. Die beruhigende Sorgfalt und

ungetrübte Konzentration, mit denen sie ihre Aufgaben erledigen, imponieren mir. Mir scheint es, als ob sie in Dingen, die sie tun, ein bisschen besser strukturiert wären als der durchschnittliche Beamte. Weil sie nicht tun müssen, was sie nicht tun können? Und für das, was sein muss, die nötige Zeit haben?

Aber möglicherweise irre ich mich. Vielleicht ist das alles nur aus der Luft gegriffen.

Thomas Borowik



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

Wurzeln und Flügel: Die Luftfahrerschule für den Polizeidienst

Es ist kurz vor 8 Uhr morgens, in einem Gebäude am Flugplatz Bonn-Hangelar treffen die Lehrer der Luftfahrerschule ein. Es ist Arbeitsalltag in Deutschland, seit nunmehr 60 Jahren. Es geht um die Wurzeln. Die Verankerung. Ausbildung heißt Wurzeln bilden, Verfahren etablieren, Fähigkeiten zu Kompetenzen wachsen lassen. Die Flügel entstehen daraus, für die „Flieger“. Auch die der Polizei.

Für die Aus- und Fortbildung auf den Mustern EC 135, EC 155 und AS 332 betreibt die Luftfahrerschule ein Flugsimulationszentrum.



Die Luftfahrerschule der Bundespolizei hat in 60 Jahren die fliegerische Grundschulung für etwa 1 000 Piloten und Flugtechniker durchgeführt. Dies geschah in bis heute 36 Grundausbildungslehrgängen von unterschiedlicher Dauer. Dazu gehörten auch die Einweisungen von 140 Piloten im Instrumentenflug, von 1 500 Piloten und Flugtechnikern sowie von 400

Hubschraubermechanikern in für sie neue Hubschraubermuster, das Fliegen mit Nachtsichtgeräten für 500 Piloten und Flugtechniker, die Ausbildung von 300 Hubschraubermechanikern sowie von etwa 30 Fluggerätmechanikern, Avionikern und Logistikern der Industrie- und Handelskammer. Wurzeln für im Grunde alle, die mit Polizeiluftfahrt zu tun hatten und haben.

Ein gemeinsames Modell

Das im Jahr 2009 umgesetzte Modell einer gemeinsamen Luftfahrerschule für den Polizeidienst bietet den Polizei-Hubschrauberstaffeln der Länder genauso wie dem Flugdienst der Bundespolizei erhebliche Vorteile. Das einheitliche Aus- und Fortbildungsniveau des fliegenden

Personals sowie die Entwicklung und Gewährleistung einheitlicher Aus- und Fortbildungsstandards verbessern das Zusammenwirken im polizeilichen Einsatz. Gemeinsame Wurzeln – für ein hohes Niveau der Einsatzsicherheit.

Infrastruktur

Für die fliegerische Grundausbildung nutzt die Luftfahrerschule in der ersten Phase den als Schulungshubschrauber beschafften EC 120 B „Colibri“. Die für die weitere Aus- und Fortbildung erforderlichen Hubschrauber werden von den Bundespolizei-Fliegerstaffeln und den Länderpolizeien zur Verfügung gestellt. Das ist Training am zukünftigen Arbeitsplatz, die Lehrer noch als Netz und doppelter Boden.

Für die Aus- und Fortbildung auf den Mustern EC 135, EC 155 und AS 332 betreibt die Luftfahrerschule zudem ein Flugsimulationszentrum. Die Lehssäle sind mit einem interaktiven Lern-, Unterrichts- und Trainingssystem (ILUT) ausgestattet, also Elektronik überall, kaum noch Papier, moderne Didaktik für nun elektronische Wurzeln. Das Leben hat sich in den letzten 60 Jahren verändert, die Polizei auch.

Training

Piloten und Flugtechniker durchlaufen eine 15-monatige Ausbildung, um ihre Lizenzen zu erlangen. Die Ausbildung umfasst etwa 1 000 Stunden Theorie, 180 Flugstunden und zahlreiche Stunden technisch-praktische Ausbildung. Nach dem Erhalt der Lizenzen erfolgt eine polizeitaktische Ausbildung, also Fliegen mit Nachtsichtgeräten, mit Außenlasten, zur Lebensrettung, zum Einsatz modernster Sensorik, zur Einsatzführung aus der Luft. Die Wurzeln finden so den Weg tief in die Erde,

Halt gebend für ein ganzes Arbeitsleben und darüber hinaus.

Snapshots

Checkflight

Fast alle Fluglehrer dieser Schule sind auch zugleich Type Rating Examiner oder Flight Examiner. Tagtäglich finden die luftrechtlich vorgeschriebenen Jahresüberprüfungsflüge statt, in denen nontechnical skills, special procedures behaviour, multi crew cooperation und decision making geprüft werden. Hauptaugenmerk gilt der Standardisierung des gesamten Personals der Polizeiflugdienste in Deutschland. In einem

Jahr summieren sich so etwa 500 Checkflüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln. Jeder Pilot kehrt in jedem Jahr zurück zu seinen Wurzeln, diese zu testen, unter der Last der Prüfung. Das prägte Generationen, auch die kommenden.

FRONTEX

Seit 2007 ist die Luftfahrerschule für den Polizeidienst im Rahmen des FRONTEX Air Crew Training Project verantwortlich für den Flugbetrieb bei Nacht mit Nachtsichtgeräten. Luftfahrtpersonal aus zwölf Ländern (Finnland, Slowenien, Italien, Zypern, Polen, Österreich, Lettland, Litauen, Estland, Griechenland, Rumänien und Ungarn) wurde schon für NVG (Night Vision Goggle) ausgebildet. Es gibt bereits ein Common Standard Manual for Air Crew Training der europäischen Polizeiflieger.

Internationale Kooperationen

Es gibt bilaterale Abkommen zwi-

schen der Bundespolizei und dem finnischen, rumänischen, griechischen, kroatischen und slowenischen Innenministerium zur Fortbildung auf den Typen EC 135, BK 117 und AS 332. Daneben hat die Schule viele andere Kontakte zu Organisationen des Polizeiflugdienstes, vornehmlich in Europa. So gab es bereits erfolgreiche Treffen mit den Kollegen aus Frankreich, den Niederlanden, Spanien, Russland, Kroatien und Bulgarien. Ziel ist es dabei immer, auch auf Arbeitsebene, beispielsweise durch den Austausch von Lehrern, zu einer wirklichen Zusammenarbeit zu gelangen.



Für die fliegerische Grundausbildung nutzt die Luftfahrerschule in der ersten Phase den als Schulungshubschrauber beschafften EC 120 B „Colibri“.

Foto: Bundespolizei

Wurzeln und Flügel

Wenn sich damals und heute die Luftfahrer der Polizei treffen, bei Einsätzen, Veranstaltungen, bei der täglichen Arbeit, wird „Fliegerlatein“ gesprochen. Verschlüsselt für Außenstehende, lächelnde Insider. Es sind die gemeinsamen Erlebnisse, die Missionen, die Risiken und das Dienen. Eine verschworene Gemeinschaft. Und am Ende geht es doch immer wieder um die Erlebnisse während der fliegerischen Ausbildung, um Anekdoten, um Prüfungen, die Zeit, als den „Fliegern“ Flügel wuchsen. Die Wurzeln.

Tobias Schönherr

Joerg Bayer: Vom Heeres- zum Rettungsflieger

Wer meint, der Einsatz von Piloten bei der Bundespolizei sei auf die gesetzlichen Aufgaben nach dem Bundespolizeigesetz beschränkt, der irrt. Streckenüberwachungsflüge an Bahnanlagen und Grenzen, Unterstützung von Fahndungsmaßnahmen aus der Luft, Einsätze in Katastrophenfällen (zum Beispiel bei Hochwasser) zählen zum alltäglichen Geschäft der Flieger. Aber einige von ihnen kommen auch bei der Luftrettung zum Einsatz.

Der orangefarbene EC 135 ist der Arbeitsplatz von Joerg Bayer. Der 47-Jährige ist seit 2003 Pilot bei der Bundespolizei-Fliegergruppe und als solcher auch immer wieder mit dem Rettungshubschrauber Christoph 9 im Einsatz.

Seinen Berufswunsch erfüllte sich Joerg Bayer gleich nach dem Abitur. Mit dem Eintritt in die Bundeswehr 1987 begann auch seine fliegerische Laufbahn – zunächst als Heeresflieger. Als Pilot eines Verbindungs- und

Beobachtungshubschraubers war er 2 700 Flugstunden in ganz Deutschland und in Teilen Europas im Einsatz. Doch nach 15 Jahren zumeist an Bord der BO 105-M endete seine Zeit bei der Bundeswehr. In der Tasche eine selbst finanzierte Berufshubschrauberpilotenlizenz und die Frage: was nun? „Zur Bundespolizei“, lautete die Antwort.

Im Jahr 2002 begann er seine Ausbildung bei der Bundespolizei im Aus- und Fortbildungszentrum in Hei-

merzheim. Da der Traum vom Fliegen den Reiz für den heute 47-Jährigen nicht verloren hatte, folgte nach der Anpassungsfortbildung die Einweisung in den Einsatzhubschrauber der Bundespolizei. Dank seiner Berufshubschrauberpilotenlizenz bedurfte es nur noch einer viermonatigen Schulung, bis er am 1. Juli 2003 seinen Dienst in der damaligen Fliegerstaffel in Sankt Augustin aufnehmen konnte.

Mit seiner Erfahrung auf der BO 105, die zu dieser Zeit noch im



Selfie vor seinem Einsatzmittel, einer EC 135. Joerg Bayer ist seit 2003 Pilot bei der Bundespolizei-Fliegergruppe.

Luftrettungsdienst eingesetzt wurde, war er wie geschaffen für den Einsatz im orangefarbenen Rettungsflying. „Diese Art der Fliegerei ist anspruchsvoll, da viele Entscheidungen in sehr kurzer Zeit von den Piloten gefordert werden. Meine Erfahrungen aus der Militärfliegerei haben mir dabei sehr geholfen“, so der ehemalige Soldat.

In den ersten Jahren konnte Joerg Bayer auf dem Rettungshubschrauber Christoph 3 im Großraum Köln sein fliegerisches Können unter Beweis stellen. Nach der Einweisung in den Einsatzbereich des Christoph 9 gehörte dann auch Duisburg zu seinem Einsatzgebiet.

Insbesondere die Außenlandungen abseits von Flugplätzen zählen zu den Herausforderungen beim Rettungsfliegen. Und die Landeorte könnten ungewöhnlicher kaum sein. Eine Landung in einer Stahlhütte, auf einer Abraumhalde und einem Steinbruch gehören zweifelsohne dazu. „Aber gerade diese ungewöhnlichen Landeplätze machen auch die Sinnhaftigkeit des Hubschraubers im Rettungsdienst deutlich. Für die Retter am Boden und den Patienten wäre die Rettung ungleich schwieriger, langwieriger und letztlich auch gefährlicher“, so Joerg Bayer.

Aber nicht nur die Einsatzorte, sondern auch die Einsätze der Rettungsflying an sich sind alles andere als alltäglich. Besonders in Erinnerung ist dem 47-Jährigen ein Einsatz geblieben: Zwei Kinder (sechs und sieben Jahre alt) waren im Eis eingebrochen und das jüngere der beiden trieb bereits 30 Minuten lang leblos im Wasser. Nur sein fest verzurrter Helm rettete das Kind vor dem Untergehen. Ein Feuerwehrmann konnte den Jungen schließlich aus einem Schlauchboot heraus aus dem eiskalten Wasser ziehen und wiederbeleben. Das Schlauchboot war während der Rettungsaktion mit einem Seil an dem



Joerg Bayer bei einem seiner vielen Einsätze mit dem Rettungshubschrauber, hier einem Verkehrsunfall auf einer Landstraße.

Foto: Bundespolizei

darüber schwebenden Hubschrauber befestigt.

„Der Junge überlebte. 15 Monate später besuchte er uns auf der Station und bedankte sich persönlich bei uns. Das war für uns ein ganz besonderer Moment. Es tat gut und hat uns ein sehr intensives Gefühl von Zufriedenheit gegeben“, so Joerg Bayer.

Aber auch fliegerisch entwickelte sich der 47-Jährige ständig weiter. Fanden die ersten Flüge noch mit dem Einsatzhubschrauber EC 135 statt, folgte ab 2006 auch der Einsatz auf dem leichten Transporthubschrauber EC 155. Dieser kann nicht nur bis zu acht Personen transportieren, sondern kommt mit seiner Winde immer wieder dann zum Einsatz, wenn Flüsse über die Ufer treten und Menschen gerettet werden müssen. Um bei Tag und Nacht einsatzfähig zu sein, erwarb Joerg Bayer gleich zu Beginn seiner Dienstzeit bei der Bundespolizei entsprechende Qualifikatio-

nen für den Instrumentenflug und den Flug mit Nachtsichtbrillen.

Als sehr erfahrener Pilot gibt er heute sein Wissen an andere Piloten als Type Rating Instructor für den EC 155 weiter. Dies erfolgt vor allem im neuen Simulator für den EC 155. In diesem können die Piloten in einem eins zu eins dem Original nachempfundenen Modell relevante Verfahren und Notsituationen gefahrlos üben.

Joerg Bayer liebt das Hubschrauberfliegen und seinen Beruf: „Ich bin gern Pilot bei der Bundespolizei, hier fliege ich Hubschrauber, die auf dem Stand der Technik sind und so gewissenhaft gewartet werden, dass mich meine Frau beruhigt zum Dienst ziehen lässt“, so Joerg Bayer zum Schluss.

Joerg Bayer,
Ronny von Bresinski

Die Dienstleister im Hintergrund

18

Was 1955 mit einem Hubschraubermechaniker und einer Handvoll Ersatzteilen begann, hat sich innerhalb von 60 Jahren zu einem der modernsten logistischen Systeme aller Polizeiflugdienste Europas entwickelt: dem Instandhaltungsbetrieb der Bundespolizei-Fliegergruppe. Alle Aktivitäten und Dienstleistungen dieses Organisationsbereiches dienen ausschließlich der Gewährleistung eines optimalen und sicheren Flugbetriebes der Hubschrauber des Bundespolizei-Flugdienstes und des Luftrettungsdienstes.

Im Mittelpunkt des Handelns aller Mitarbeiter des Instandhaltungsbetriebes steht die Bereitstellung von lufttüchtigen Hubschraubern für den Flugbetrieb.

Eine hohe Verfügbarkeit rund um die Uhr ist dabei die solide Basis für flexible und schnelle Reaktionen auf unterschiedlichste Einsatzszenarien. Der Erhalt und die Verbesserung des

Einsatzwertes der Hubschrauber und deren Kompatibilität zur Betreuungsindustrie sorgen zusätzlich für Nachhaltigkeit und ein effizientes wirtschaftliches Handeln.

Ein Blick in die Werft des Instandhaltungsbetriebes in Sankt Augustin mit sieben Docks.



Foto: Bundespolizei



Ein Leichter Transporthubschrauber vom Typ EC 155 B bei einer Instandhaltungsmaßnahme.



Behebung einer Beanstandung an der Avionik (Hubschrauberelektronik) einer „Super Puma“.

Instandhaltungsbetrieb

Die fachliche und organisatorische Voraussetzung zur Zielerreichung gewährleistet der durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) genehmigte und anerkannte Instandhaltungsbetrieb DE.145.0288. Neben den quantitativen Aspekten (siehe Infokasten „Zahlen und Fakten“) werden folgende qualitative und organisatorische Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- vorgeschriebene Wartungsintervalle,
- Bedarfsinstandhaltung,
- Einsatzwerterhaltung/-steigerung,
- dezentrale Instandhaltung in den Staffeln und Stützpunkten,
- zentrale Instandhaltungsorganisation für umfangreichere Wartung, Instandhaltung und Änderung der Luftfahrzeuge und
- zentrale Logistik.

In der Zentrale in Sankt Augustin wird unter anderem das Know-how für die Systembetreuung der Hub-

schraubermuster gewährleistet. Dies ist zwingende Voraussetzung für die Entwicklung bedarfsorientierter Instandhaltungsprogramme. Die Bundespolizei-Fliegerstaffeln sind durch ihre leistungsstarken Betriebsstätten jederzeit in der Lage, die technischen und logistischen Bedürfnisse des täglichen Flugbetriebes effizient zu befriedigen. Je nach eigener Auslastung kann auch aufgrund der hohen Kompatibilität mit der Betreuungsinindustrie flexibel auf diese zurückgegriffen werden, um Bedarfsspitzen zu decken. Bei Auslandseinsätzen hat sich die Nutzung ihrer zertifizierten Wartungsbetriebe vor Ort bereits besonders bewährt. Dies gilt aber grundsätzlich auch für Großeinsätze im Inland.

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess

Wie sich der Instandhaltungsbetrieb nach erfolgreicher Zertifizierung nach europäischem Recht in einem

kontinuierlichen Verbesserungsprozess befindet, so müssen auch die Hubschrauber als wichtiges Führungs- und Einsatzmittel der Bundespolizei ständig einem solchen Prozess unterzogen werden. Dies geschieht durch die Einrüstung neuer Einzelsysteme oder durch die Weiterentwicklung der gesamten Hubschrauberflotte.

Ein Beispiel für neue Einzelsysteme ist das BOS-Digitalfunkgerät zur Nutzung im polizeitaktischen Einsatz. Die Anpassung dieses Systems für die Luftfahrt wurde in enger Kooperation mit dem ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) und der DRF (Deutsche Rettungsflugwacht) realisiert. Nach erfolgreicher Integration in die EC 135 T2i und EC 155 B/B1 ist auch die Einrüstung in die „Super Puma“-Flotte angelaufen.

Die fachliche Betreuung der Einsatzwerterhöhungen ist eine zentrale Aufgabe im Stab der Bundespolizei-Fliegergruppe. Unter Einbindung von Personal des gesamten Instandhal-

Zahlen und Fakten

Instandhaltungsbetrieb der Bundespolizei-Fliegergruppe

- 270 Beschäftigte in der Technik/Logistik
- 300 Hubschrauberkontrollen pro Jahr an vier verschiedenen Hubschraubermustern, davon 90 Prozent Eigenanteil
- 30 000 Artikel in der Überwachung und Instandsetzung
- 6 000 Aufträge pro Jahr
- 150 Vertragsfirmen/Geschäftspartner

20

tungsbetriebes und in enger Zusammenarbeit mit der Industrie können Projekte effizient und kundenorientiert umgesetzt werden. Welche Komplexität gerade die neuen Hubschraubermuster besonders im Hinblick auf ihre polizeispezifische Sonderausstattung haben, sollen zwei Zahlen beispielhaft belegen: In jedem Hubschrauber sind über 20 Kilometer Kabel verlegt und mehr als 30 Antennen installiert – Tendenz steigend!

Alltagsdienst und Großeinsätze im In- und Ausland

Neben vielen anderen beteiligten Teilorganisationen innerhalb und außerhalb des Bundespolizei-Flugdienstes – beispielhaft seien die Flugbetriebsversorgungsdienste, die Flugbetriebsunterstützungsdienste, die zentralen Dienste und das Technische Hilfswerk genannt – leistet der Instandhaltungsbetrieb nicht nur in der Alltagsorganisation, sondern auch in Großeinsätzen im In- und Ausland einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung des gemeinsamen Auftrages der Bundespolizei-Fliegergruppe.

Zuletzt konnte der Instandhaltungsbetrieb seine außergewöhnlichen Fähigkeiten beim G7-Gipfel unter Beweis stellen. Der Auftrag „Sicherstellung der technisch-logistischen Versorgung zur Gewährleistung des Einsatzflugbetriebes“ stellte mit dem gleichzeitigen Betrieb von mehreren Einsatzbasen bei Tag und Nacht besonders hohe Ansprüche an das eingesetzte Personal. Eine sehr gute Aus- und Fortbildung, ein großer Erfahrungsschatz und eine bemerkenswerte Motivation des gesamten Personals sind dabei die Garanten für eine erfolgreiche Einsatzbewältigung dieser Größenordnung.

Im Umkehrschluss könnte man auch sagen: „Ohne einen funktionierenden Instandhaltungsbetrieb in der Alltagsorganisation gibt es keine Einsatzunterstützung vor Ort im In- und Ausland.“

Ausblick

Die Optimierung der Zielerreichung im Gesamtbereich Technik/Logistik erfordert eine ständige Anpassung der Aufbau- und Ablauforganisation an die einsatztaktischen und luftverkehrsrechtlichen Erfordernisse, ohne dabei die Fähigkeit zur Bewältigung von Einsätzen im In- und Ausland zu verlieren. Außerdem stehen die hohe Verfügbarkeit der Hubschrauber und weitere notwendige Anpassungen an die Vorgaben des europäischen Luftrechts und deren Flugsicherheitsbehörde EASA (European Aviation Safety Agency) mittelfristig im Vordergrund. Darüber hinaus wird die Einrüstung neuer technischer Systeme und die fortlaufende Modernisierung der Hubschrauberflotte ein ständiger Auftrag bleiben.

Axel Hertrampf

Die Einsatzbasis am Flugplatz Ohlstadt-Pömmelsried enthielt während des G7-Gipfels 2015 eine Instandhaltungskomponente („temporäre Line-Station“).



Kriminalitätsbekämpfung in einer virtuellen Welt

Schon mal etwas von Skriptkiddies, Bankdrop, Homedrop, PS und Läufer gehört? Auch die Mitarbeiter der Ermittlungsgruppe Online der Bundespolizeidirektion Berlin betraten bei ihrer Gründung Ende 2012 auf dem Gebiet der Internetkriminalität Neuland. Hat man sich aber erstmal mit diesen Begriffen auseinandergesetzt, sind Zusammenhänge und Vorgehensweisen szenetypischer Tätergruppierungen einfacher zu verstehen.

Wegen der Häufung von Betrugsdelikten zum Nachteil der Deutschen Bahn AG (DB AG) mittels widerrechtlich erlangter Kreditkartendaten (seit 2010 etwa 150 000 Fälle) sollten durch professionelle Ermittlungen Täterstrukturen ermittelt, Beschuldigte namhaft gemacht und beweiskräftig zur Verantwortung gezogen werden. Die Ermittlungsgruppe (EG) Online

stand nach ihrer Gründung vor einer großen Herausforderung.

Vorsprung durch Wissen

Heutzutage sind alle Kollegen in der Lage, einen Computer zu bedienen und dienstliche Programme anzuwenden. Allerdings handelt es

sich bei dem polizeilichen Gegenüber im vorliegenden Phänomenbereich häufig um Informatikstudenten oder Heranwachsende, sogenannte Skriptkiddies¹, die sich das für ihre illegalen Zwecke genutzte Computerfachwissen über Jahre angeeignet haben. Der daraus resultierende Wissensvorsprung der Täter war und ist bei der Bekämpfung von Onlinekriminalität nicht zu unterschätzen.

¹ Personen, zumeist jugendlichen Alters, die fremden Quell-/Schadcode für eigene Projekte zusammenkopieren, um deren Effekte zu nutzen, ohne jedoch den Code zu verstehen.

Dennoch gelang es der EG Online bereits nach kurzer Einarbeitungszeit, im Januar 2013 Hand an eine, wie sich später herausstellte, bundesweit agierende Tätergruppierung zu legen. Ihr wurde das betrügerische Buchen von mehr als 2 700 Onlinetickets der DB AG zur Last gelegt. Die Schadenssumme betrug seinerzeit 300 000 Euro, der inkriminierte Gewinn lag jenseits der 100 000-Euro-Marke.

Die Besonderheit bei den Ermittlungen war, dass sich die Täter nie im realen Leben begegnet waren und nur über virtuelle Kommunikation (kryptierte ICQ-Chats² oder Szeneforen) Kontakt hielten, um gemeinsam Straftaten zu begehen. Dies stellte eine vollkommen neue Vorgehensweise dar, kannte man doch aus bisherigen Ermittlungsverfahren das persönliche Zusammenarbeiten von Beschuldigten.

Am 27. November 2012 hat die Ermittlungsgruppe Online bei der Bundespolizeiinspektion Kriminalitätsbekämpfung Berlin ihre Arbeit aufgenommen. Sie besteht derzeit aus sieben Beamten. Vergleichbare Einrichtungen/Ermittlungsgruppen existieren mittlerweile in mehreren Bundespolizeidirektionen. Diese bearbeiten Ermittlungsverfahren im Bereich der Organisierten Kriminalität (OK) und im Vorfeld der OK. Dabei wurden und werden sehr erfolgreiche Ergebnisse erzielt.

Krimineller Handel auf virtuellem Marktplatz

Umfangreiche Auswertemaßnahmen sowie zeugenschaftliche Vernehmungen von Ticketkäufern führten zur Ermittlung von potenziellen

Täterrufnummern. Überwachungsmaßnahmen wie Sprach-, Nachrichten- und Internetüberwachung stießen schließlich das Tor in eine bis dahin unbekannte Welt, die sogenannte „Underground economy“³, auf. Den Beamten offenbarte sich eine Subkultur, bei der in einschlägigen Szene- und Undergroundforen illegal erlangte Waren oder Daten jeglicher Art (von Betäubungsmitteln bis hin zu Kreditkartendaten) käuflich erworben werden konnten.

Hier sind durchaus Parallelen zur legalen Geschäftswelt zu erkennen. So werden Waren oder Dienstleistungen wie beispielsweise das Eröffnen eines Täterkontos zur Abwicklung der Betrugsdelikte (im Szenejargon Bankdrop genannt) mittels eines Treuhandservices abgewickelt. Der Verkäufer sichert hierbei dem Käufer die uneingeschränkte Nutzbarkeit der

² Webbasierter Chat, der mithilfe von Zusatzprogrammen verschlüsselt wird.

³ Marktplatz für Internetkriminelle, Schwarzmarkt im Bereich Cybercrime

Ein sogenannter Läufer holt ein Päckchen von der Packstation ab. Wie sich später herausstellte, wurde hierin Bargeld versandt.





Foto: Bundespolizei

angebotenen Ware oder Dienstleistung zu, beispielsweise das Funktionieren eines Kreditkartensatzes bis zu einer Höhe von 3 000 Euro. Der Käufer der Ware übermittelt den vereinbarten Kaufpreis an den Betreiber der einschlägigen Internetpräsenz, der als Treuhänder das Geld zunächst verwahrt. Erst wenn der Käufer das Funktionieren oder den Erhalt der Ware bestätigt hat, zahlt der Treuhänder das Geld an den Verkäufer aus.

Betreiber der Szeneforen stellen dem Internetkriminellen sogar Handlungsanweisungen zur Verfügung, die Angaben über die technischen Mindestvoraussetzungen bis hin zum

Verhalten im Falle einer Wohnungsdurchsuchung durch die Polizei (im Szenejargon Homedrop genannt) enthalten. Die Beschuldigten im hier erwähnten Verfahren benutzten insgesamt fünf Bankdrops, die allesamt mithilfe von Falschdokumenten eröffnet wurden.

Nun könnte man meinen, dass es ein Leichtes sein müsste, die Täter bei einer Barverfügung⁴ festzunehmen. Das Bundeskriminalamt richtete sogar eine Zahlungskartenüberwachung⁵ für Täterkonten ein. Leider stellte sich dieses Instrument für das hiesige Verfahren als untauglich heraus. Denn von der Barverfügung

bis zur Meldung, welcher Geldautomat genutzt wurde, vergingen oftmals mehrere Stunden. Observationskräfte konnten daher nicht gezielt eingesetzt werden.

Auch Onlinehändler betroffen

Die Ermittler stellten schnell fest, dass die Täter nicht nur widerrechtlich erlangte Bahntickets verkauften, sondern auch andere Betrugsstraf-taten zum Nachteil diverser Onlinehändler verübten. Hier handelt es sich mitunter um ein noch einträglicheres Geschäft. Erzielt man mit dem Verkauf

⁴ Abholen des Tätergewinns

⁵ Ermittlungsinstrument zur Überwachung einer EC-Karte. Beim Einsatz der überwachten EC-Karte erhält die Ermittlungsbehörde zeitnah Kenntnis über den Ort und den verfügbaren Geldbetrag.

eines Bahntickets einen durchschnittlichen Gewinn von 80 Euro, so spült beispielsweise der Verkauf eines betrügerisch erlangten, modernen Smartphones einen Betrag von mehreren Hundert Euro in den Geldbeutel des Täters. Nachteil für den Täter ist, dass er sich hierbei aus der virtuellen Deckung in die reale Welt begeben muss, um die bestellte Ware entgegenzunehmen.

An dieser Stelle kommt die DHL-Packstation, im Szenejargon auch PS genannt, ins Spiel. Die Packstation

bedienen. Auch diese Läufer bieten ihre Dienstleistungen in einschlägigen Foren gegen Entgelt feil.

Der geneigte Leser mag sich nun fragen, warum die Bundespolizei Straftaten wie Warenkreditbetrug bearbeitet. Die verfahrensführende Staatsanwaltschaft verfügte in diesem Fall, dass die hier vorliegenden, miteinander verbundenen Tatkomplexe (Bahntickets und Onlinewaren) zusammengelegt werden. So kamen im Verlaufe der Ermittlungen knapp 100 weitere Fälle zusammen (vornehmlich

Nordrhein-Westfalen zum vorläufigen Abschluss gebracht. Die Finalmaßnahmen führten zur Beschlagnahme umfangreicher Beweismittel. Zwei der vier Beschuldigten legten unmittelbar nach ihrer Festnahme ein umfassendes Geständnis ab. Inzwischen sind alle Beschuldigten zu teils langjährigen Haftstrafen (bis zu vier Jahren) verurteilt worden.

Die gute Beweislage und die Geständnisse der Beschuldigten waren letztendlich ausschlaggebend für den erfolgreichen Verfahrensabschluss.

Am 13. Dezember 2012 wurden mit Einrichtung der Sonderkommission „Combet“ (Computerbetrug, heute: Koordinierungsstelle Cyberkriminalität im Referat 34) beim Bundespolizeipräsidium die rechtlichen, logistischen und personellen Voraussetzungen geschaffen, um kriminalpolizeiliche Ermittlungsvorgänge im Phänomenbereich des Kreditkartenbetrugs zum Nachteil der Deutschen Bahn AG wirksam zu bekämpfen.

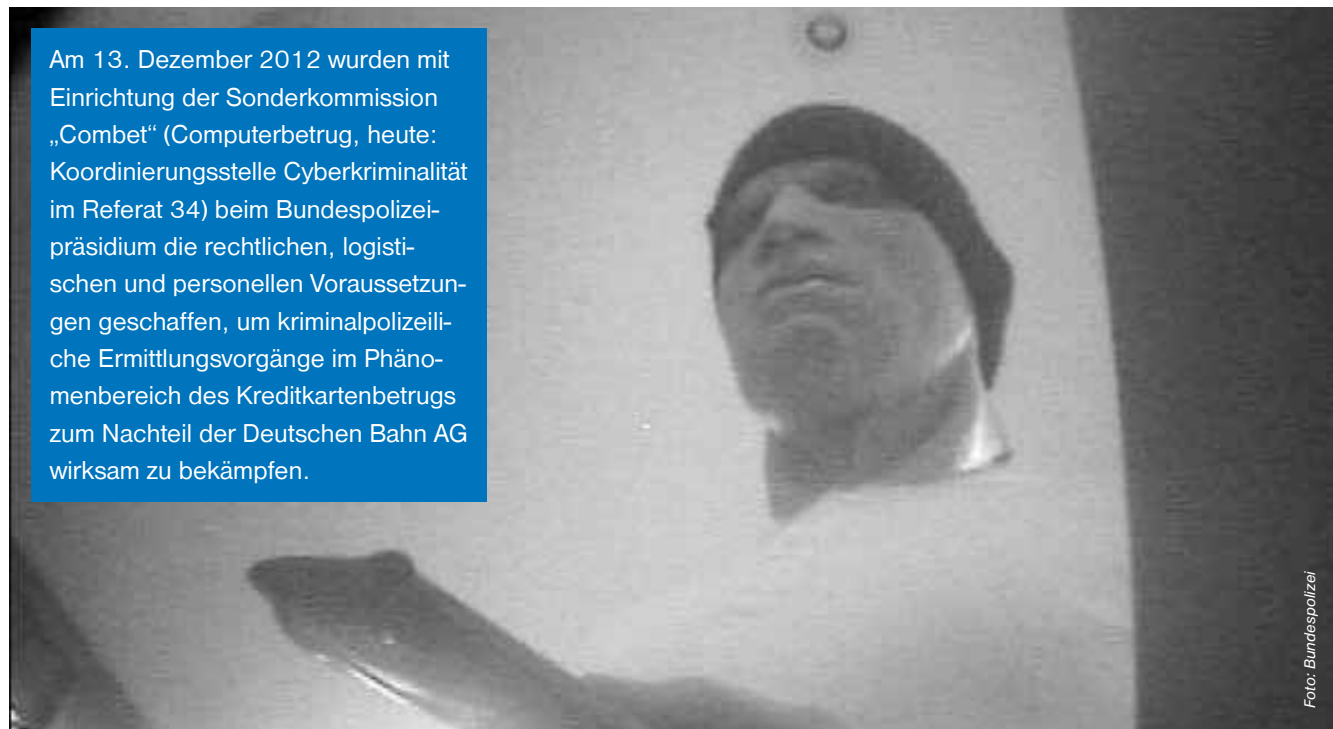


Foto: Bundespolizei

Bilder von den Tätern und von deren teils auffälligen Kleidungsstücken, die während der Barverfügungen an Geldautomaten aufgenommen wurden, boten für die späteren Durchsuchungen Ansätze für gezielte Ermittlungen.

stellt für Internetkriminelle eine sehr beliebte Einrichtung dar, um sowohl betrügerisch erlangte Waren zu erhalten als auch inkriminierte Gelder an Bandenmitglieder im Bundesgebiet zu versenden. Eine PS stellt demnach für die Ermittlungsbehörden einen Erfolg versprechenden Anhalt dar, um Täter zu identifizieren. Allerdings müssen auch hier die Ermittlungen mit Bedacht vorgenommen werden. Denn die eigentlichen Täter bedienen sich sogenannter Läufer, also Personen, welche die Packstationen leeren oder

Warenkreditbetrug), die eigentlich nicht der originären Strafverfolgungszuständigkeit der Bundespolizei unterliegen.

Haftstrafen verhängt

Das Ermittlungsverfahren wurde mit der Durchsuchung von insgesamt neun Objekten sowie der Verhaftung von vier dringend Tatverdächtigen in den Bundesländern Baden-Württemberg, Niedersachsen und

Wichtig war aber auch, dass sich alle Kollegen neben dem erforderlichen Sachverstand umfassend mit den Begriffen und der Sprache, die in diesem Kriminalitätsspektrum herrscht, vertraut gemacht hatten. Nur so waren sie in der Lage, sich in die Vorgehensweisen der Täter hineinzusetzen.

Michael Kiehl



Der Bundesadler zwitschert: Twitter im G7-Einsatz

Seit Mai dieses Jahres nutzen die Bundespolizeidirektionen München und Stuttgart den Microbloggingdienst Twitter im Rahmen ihrer einsatzbegleitenden Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Der G7-Einsatz bot die passende Gelegenheit, das neue Kommunikationsmittel umfassend einzusetzen.

Kontinuierlich steigende Nutzerzahlen, eine ständige Medienpräsenz und die höchsten Glaubwürdigkeitswerte aller sozialen Netzwerke im Internet: Der Kurznachrichtendienst Twitter befindet sich deutlich im Aufwind. Mit von der Partie seit wenigen Monaten: die Bundespolizei in Baden-Württemberg und Bayern.

Mit der Nutzung von Twitter verfolgt die Bundespolizei mehrere Ziele: Indem sie bestenfalls live über aktuelle Einsatzmaßnahmen berichtet, können der Öffentlichkeit die Aufgaben der Bundespolizei nähergebracht und das Verständnis für die erforderlichen

Einsatzmaßnahmen kann gefördert werden. Zudem wird das Interesse der Medien an Einsätzen der Bundespolizei gestärkt, da auch immer mehr Journalisten Twitter zur Informationsgewinnung nutzen.

#G7-Einsatz

Bei dem größten Bundespolizeieinsatz der vergangenen Jahre durfte Twitter als zusätzliches Kommunikationsmittel demnach natürlich nicht fehlen. Zu berichten gab es auch eine ganze Menge, bot die Bundespolizei doch beinahe ihr gesamtes Leistungsspektrum auf.

„Egal ob spezielles Einsatzmittel oder außergewöhnlicher Einsatzort, wir haben versucht, die Besonderheiten der Bundespolizei herauszustellen. Eben das, was uns von anderen bei G7 unterschied“, so Sven-Eric Franz, Angehöriger der Bundespolizeiinspektion Würzburg und einer von vier „Twitter-Beamten“ der Bundespolizei während des G7-Einsatzes. Mit dienstlichen Smartphones ausgestattet, befanden sich Franz und seine Kollegen im Einsatzraum, immer auf der Suche nach einem Thema für den nächsten Tweet.

„Besonders positive Resonanz haben wir von den Twitter-Nutzern auf die Tweets erhalten, in denen wir die Kolleginnen und Kollegen in den Vordergrund gestellt haben. Außerdem waren gute Fotos das A und O für einen erfolgreichen Tweet“, resümiert Sven-Eric Franz.

Dass die Kollegen „gezwitchert“ haben, was das Zeug hält, zeigt ein Blick auf die Zahlen: Während der Haupteinsatzphasen setzte die Bundespolizeidirektion München rund 130 Tweets ab, die insgesamt etwa 606 000 Page Impressions (PI)¹ erzielten. Der erfolgreichste Tweet, also der Tweet mit den meisten Impressions, zeigte übrigens US-Präsident Barack Obama nach seiner Ankunft am Münchner Flughafen vor einem Hubschrauber der Bundespolizei.

Twitter und die Bundespolizei

Bei Twitter handelt es sich um ein digitales Echtzeitmedium zum Microblogging. Typischerweise werden bei Twitter telegrammartige Nachrichten möglichst in Echtzeit veröffentlicht. Diese sogenannten Tweets dürfen maximal 140 Zeichen lang sein und können von anderen Twitter-Nutzern retweetet, also an weitere Nutzer erneut versendet werden. Durch dieses Verfahren kann ein Tweet eine riesige Reichweite erzielen.

Um die Tweets der Bundespolizeidirektionen München (Account: „Bundespolizei BY“) und Stuttgart (Account: „Bundespolizei BW“) verfolgen zu können, müssen Sie sich bei Twitter (privat) anmelden und Follower der Bundespolizei-Accounts werden. Als Follower wird dabei derjenige bezeichnet, der einen fremden Twitter-Kanal abonniert hat. Alternativ finden Sie die Tweets auch, wenn Sie im Internet nach Namen der beiden Accounts suchen. Sie können die Tweets dann zwar lesen, nicht jedoch interagieren, wie etwa eine Nachricht retweeten.

Tweets über den Bundespolizei-Flugdienst kamen bei den Twitter-Nutzern besonders gut an und stellten die Leistungsfähigkeit der Bundespolizei eindrucksvoll dar. Die Verwendung spektakulärer Fotos war dabei oft der Schlüssel zum Erfolg.

#

Während der G7-Großdemonstration in München am 4. Juni 2015 entrollten zwei Kletteraktivisten ein Banner in der Haupthalle des Hauptbahnhofes. Per Twitter informierte die Bundespolizei live von den notwendigen eigenen Maßnahmen, was viele Medienvertreter wiederum dazu animierte, ebenfalls über diesen Einsatz zu berichten.

#

Die Alleinstellungsmerkmale der Bundespolizei, wie etwa außergewöhnliche Einsatzorte (hier die grüne Grenze im Bereich der Ederkanzel und der Meilerhütte), boten sich für Twitter besonders an.

#

Der bis dato meist gelesene Tweet der Bundespolizei: Von 52 Nutzern retweetet, erzielte dieser Tweet eine Reichweite von rund 37 000 Impressionen.



Zwischenzeitlich wurden die Twitter-Aktivitäten der Bundes- und Landespolizei sogar selbst zum Thema in mehreren Medien, die diese ungewöhnlich offene und moderne polizeiliche Kommunikation über die sozialen Medien lobten.

#Verbesserungsmöglichkeiten

Wie meistens bei Neuerungen lassen sich für die Bundespolizei auch in Sachen Twitter-Einsatz noch Verbesserungsmöglichkeiten erkennen. Da Twitter von der Aktualität der Beiträge lebt, sollten die dafür vorgesehenen Beamten im Einsatz immer in – besser noch vor – der Lage „leben“. Herkömmliche Grundsätze und Abläufe des Informationsmanagements sind dafür nicht optimal geeignet und führten im G7-Einsatz dazu, dass die Twitter-Beamten von Lageentwicklungen zuweilen erst mit größerem zeitlichem Verzug Kenntnis erhielten.

Dies blieb dank des ruhigen Einsatzverlaufs letztlich zwar ohne negative Auswirkung, sollte bei künftigen Einsätzen jedoch berücksichtigt werden. Eines gilt für die Bundespolizei nämlich in der virtuellen wie auch in der realen Welt: Der nächste Einsatz kommt mit Sicherheit.

Fabian Hüppe

¹ Der Begriff „Page Impression“ bezeichnet den Aufruf einer Internetseite/eines Tweets innerhalb eines Webangebots. Die (Seiten-)Aufrufe werden in der Abrufstatistik erfasst und ausgewiesen.

Das Terminal 3 am Flughafen Frankfurt/Main – eine neue Herausforderung?

27

2022 soll das neue Terminal 3 am Flughafen Frankfurt/Main in Betrieb gehen. Es wird Kapazitäten für die Abfertigung von zunächst rund 14 Millionen, später sogar für bis zu 25 Millionen Reisende bieten. Ersten Schätzungen zufolge werden etwa 265 Polizeivollzugsbeamte benötigt, um die Aufgaben der Bundespolizei im neuen Terminal zu gewährleisten.

Ein nationales Großprojekt

Mit einer geplanten Bausumme von rund drei Milliarden Euro gilt der Neubau des Terminals 3 als eines der größten Infrastrukturprojekte Deutschlands. In zwei Bauabschnitten soll im Süden des Flughafens ein fünfstöckiges Gebäude mit zunächst zwei Pieren entstehen. Über insgesamt 55 Gates werden Fluggäste dort zukünftig ihre Maschinen erreichen. Die Grundfläche, auf dem das neue Terminal gebaut wird, entspricht der Größe von 19 Fußballfeldern. Damit wird es die Kapazitäten der beiden Flughäfen Düsseldorf und Hannover übertreffen.

Die Abflughalle des zukünftigen Terminals 3 wird eine Höhe von 20 Metern haben und vier Check-in-Inseln mit insgesamt 104 Schaltern beherbergen. Für die Luftsicherheitskontrollen sind 29 Kontrollstellen vorgesehen. Die Flugsteige (Piers) J und H werden 600 beziehungsweise 400 Meter lang sein.

Die Zukunft selbst gestalten

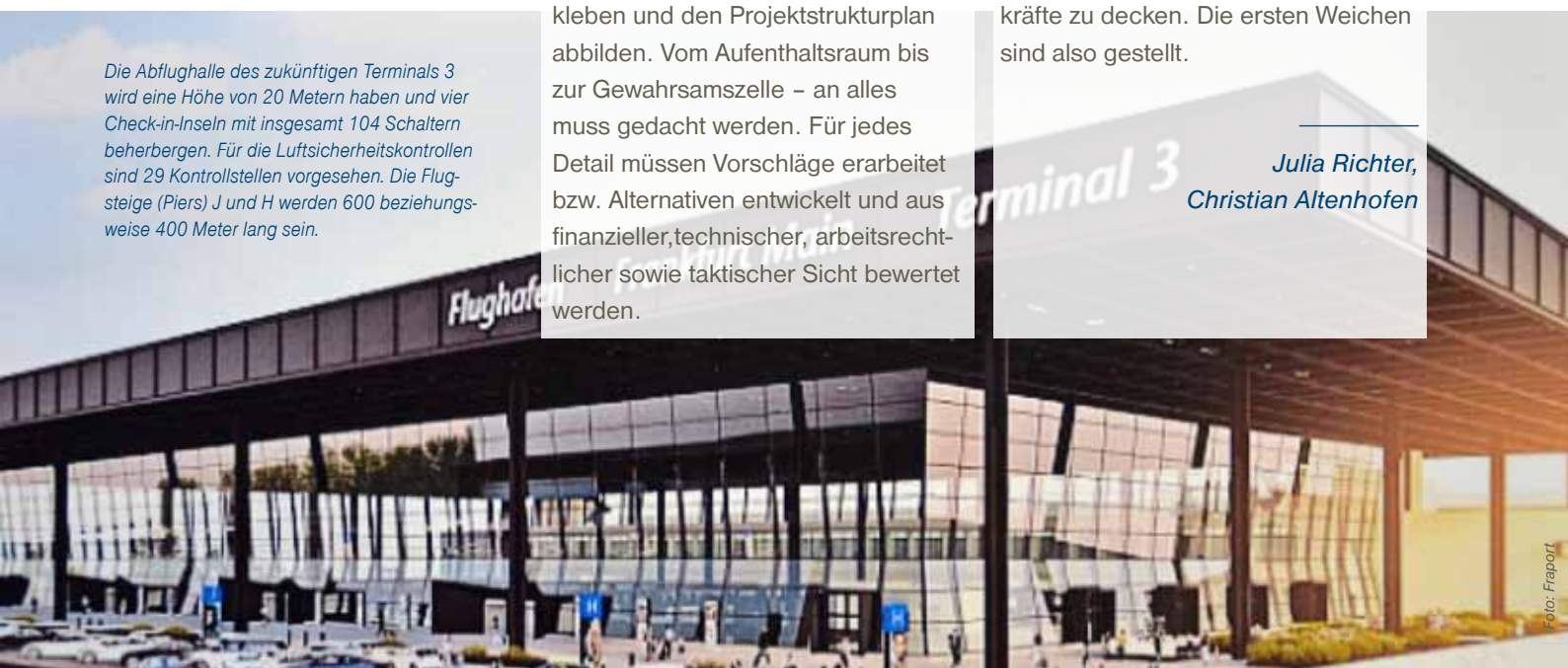
Die Bundespolizei bekommt nur selten die Gelegenheit, Einfluss auf ihr direktes Arbeitsumfeld zu nehmen. Doch beim „T-3-Projekt“, wie es die Bundespolizeidirektion Flughafen Frankfurt/Main gern nennt, besteht diese Möglichkeit. Eine Projektgruppe wurde eigens für den Neubau ins Leben gerufen.

An den Wänden des Projektbüros hängen derweil unzählige Lagepläne, Baupläne, Auszüge aus Gutachten und Pressemitteilungen. Außerdem zieren fünf große Spanplatten das Büro, an denen rund 450 Zettel kleben und den Projektstrukturplan abbilden. Vom Aufenthaltsraum bis zur Gewahrsamszelle – an alles muss gedacht werden. Für jedes Detail müssen Vorschläge erarbeitet bzw. Alternativen entwickelt und aus finanzieller, technischer, arbeitsrechtlicher sowie taktischer Sicht bewertet werden.

Kräftemanagement 2.0

Spätestens mit der Eröffnung des Terminals 3 benötigt die Bundespolizeidirektion Flughafen Frankfurt/Main mehr Personal. Um also vorbereitet zu sein und bei Fertigstellung des Baus ausreichend qualifizierte Polizeivollzugsbeamte einsetzen zu können, haben die Verantwortlichen schon jetzt das Teilprojekt „Personalentwicklung 2021“ initiiert. Mit einer soliden Personalbedarfsplanung, gezielter Nachwuchswerbung in der Region und der Steigerung der eigenen Attraktivität verfolgt die Behörde am Main das Ziel, bis 2021 – spätestens jedoch bis zur Eröffnung des Terminals 3 – den Bedarf durch Stammkräfte zu decken. Die ersten Weichen sind also gestellt.

Julia Richter,
Christian Altenhofen



Personal & Haushalt



Foto: Daniel Nedwed

Nicht Worte, sondern Taten zählen – Hilfe für ehemalige Ortskräfte

Das Land ist fremd, die Sprache noch unverständlich. Sie sind anfangs auf sich allein gestellt und auf Hilfe angewiesen. Die Rede ist von ehemaligen Ortskräften, ohne deren Unterstützung als Dolmetscher unser Erfolg bei der Polizeiausbildung in Afghanistan nicht möglich gewesen wäre. Manche von ihnen werden deshalb in ihrer Heimat bedroht und müssen diese verlassen. In Deutschland wollen sie eine neue Heimat finden. Um ihnen die Eingewöhnung zu erleichtern, helfen Bundespolizisten, neben vielen anderen Freiwilligen, ehrenamtlich bei den ersten Schritten. Zwei Beispiele.

November

2014: Im Café der Stadtbibliothek Pforzheim treffen sich der afghanische Staatsangehörige Noorullah Adelshah und Felix Wenzel. Noorullah Adelshah arbeitete von 2012 bis 2014 als Dolmetscher für das German Police Project Team (GPPT) in Afghanistan. Felix Wenzel ist Polizei-

beamter der Bundespolizeiinspektion Karlsruhe.

Januar 2015: In einer Wohnung am Humboldttring in Potsdam trifft Heinrich Ketelaer, Polizeibeamter beim Bundespolizeipräsidium, zusammen mit seiner Frau den jungen Afghanen Hamid Mohamadzhahir. Auch Hamid Mohamadzhahir arbeitete als Dolmet-

scher für das GPPT und darüber hinaus für die NATO in Afghanistan.

Zwei Treffen – ein gemeinsamer Hintergrund

Kurz zuvor hatten sich Heinrich Ketelaer und Felix Wenzel auf einen Aufruf des Bundesministeriums des

Ortskräfte haben als Dolmetscher einen entscheidenden Beitrag zum Erfolg der Polizeiausbildung in Afghanistan geleistet. Manche von ihnen werden nun in ihrer Heimat bedroht.

Innern gemeldet. In diesem wurden Bundespolizisten gesucht, die ehemalige afghanische Mitarbeiter des GPPT bei der Eingewöhnung in Deutschland als Paten unterstützen.

Zurück in die Stadtbibliothek Pforzheim: Bisher kannten sich Noorullah Adelshah und Felix Wenzel nur per E-Mail. Nun das erste Treffen. Noch unterhalten sie sich in Englisch. Der 23-jährige Noorullah Adelshah wuchs mit seinen sechs Geschwistern bei seinen Eltern im Nordwesten Afghanistans auf. Nachdem die Taliban eines Nachts seine Familie aufsuchten und sich nach ihm „erkundigten“, informierte er das GPPT über diesen Vorfall. Kurze Zeit später wurde Noorullah Adelshah in das Ortskräfteprogramm für ehemalige afghanische Mitarbeiter der Bundesregierung aufgenommen und reiste nach Deutschland.

Der erste Schritt: Deutsch lernen

Nach seiner Ankunft im Februar 2014 wohnte Noorullah Adelshah zunächst in einer Flüchtlingsunterkunft. Er hatte zu diesem Zeitpunkt noch keine Vorstellung, was er beruflich machen könnte. Er verfügt über einen anerkannten, der Realschule gleichgestellten Abschluss. Noch fehlte ihm jedoch ein Einblick in den beruflichen Alltag in Deutschland. Sein Pate wurde nicht müde zu betonen, dass Deutsch zu lernen zunächst das Wichtigste sei. Noorullah Adelshah ist ein aufgeschlossener und wissbegieriger junger Mann, der vieles

erreichen will. Und so ist es kein Wunder, dass sich sein Deutsch stetig verbessert. Felix Wenzel steht ihm gern zur Seite. Ob im Jobcenter, bei der Ausländerbehörde oder bei der Suche nach dem günstigsten Stromanbieter für seine neue Wohnung. Felix Wenzel meint: „Leere Worte helfen den Menschen nicht, im Endeffekt zählen nur die Taten.“

Wieder am Humboldttring: Heinrich Ketelaer und seine Frau sind zu Gast in Hamid Mohamadzahrs Wohnung. Der 24-Jährige empfängt sie mit der typisch afghanischen Gastfreundschaft und serviert ihnen ein von ihm zubereitetes Abendessen. Schnell springt der Funke über. Hamid erweist sich als ein sehr intelligenter und weltoffener junger Mann. Heinrich

Geld verdienen und sich den Lebensunterhalt selbst finanzieren.

Doch mit seinen Gedanken verweilt Hamid Mohamadzahir oft bei seinen Angehörigen. Seine Eltern und seine sechs Schwestern leben noch immer in Kunduz. Die Trennung von ihnen macht ihm spürbar zu schaffen. Via Skype steht er mit seiner Familie im ständigen Kontakt.

Hilfe bei der Arbeitssuche

Bei einem weiteren Treffen werden die beruflichen Möglichkeiten Hamid Mohamadzahrs ausgelotet. Auch er verfügt über eine in Deutschland anerkannte Schulausbildung. Aller-

29



Felix Wenzel (links), Noorullah Adelshah (rechts) und dessen Verlobte in einem Café. Noorullah Adelshah hat für das GPPT in Afghanistan als Dolmetscher gearbeitet und wurde deshalb durch die Taliban bedroht.

Ketelaer, 2007 selbst als Polizeibereiter in Afghanistan tätig gewesen, ist beeindruckt, wie gut Hamid Mohamadzahir bereits Deutsch spricht. Er lebt seit gut einem Jahr in Potsdam. Und er hat seine Ziele fest im Blick: Auf eigenen Beinen stehen, eigenes

dings hat er noch keine konkreten Vorstellungen, in welche berufliche Richtung er sich entwickeln will. In diesem Punkt ist die Hilfe des Paten stark gefragt. Hamids Schulabschluss ermöglicht ihm Zugang zu allen Ausbildungsberufen. Heinrich Ketelaer



Seit Juli 2014 haben ehemalige Ortskräfte des GPPT die Möglichkeit, eine Aufenthaltserlaubnis nach § 22 Aufenthaltsgesetz für Deutschland zu erlangen. Sie sollen damit vor der hohen persönlichen Gefährdung in Afghanistan geschützt werden. Um den ehemaligen afghanischen Ortskräften die Eingewöhnung zu erleichtern, suchte das Bundesministerium des Innern per Aufruf Freiwillige als ehrenamtliche Paten. Aus den Reihen der Bundespolizei meldeten sich 52 Interessenten, auch solche, die nie in Afghanistan im Einsatz waren.

Heinrich Ketelaer (rechts) unterstützt Hamid Mohamadzhahir (links) bei der Suche nach einem Job.

unterstützt ihn bei der ersten Orientierung auf dem deutschen Arbeitsmarkt. Stellenangebote werden gesichtet, Berufe erklärt und die Interessen und Begabungen von Hamid erforscht.

Mit der Zeit entwickelt sich zwischen der Familie Ketelaer und Hamid Mohamadzhahir eine sehr enge persönliche Beziehung, die weit über die bloße Hilfsbereitschaft hinausreicht. Gemeinsam besuchen sie Fußballspiele und Konzerte. Auch gewährt Hamid den Ketelaers mit seinen Erzählungen von seiner Heimat tiefe Einblicke in seine Gefühls- und Gedankenwelt. Im Mai 2015 dann die glückliche Nachricht: Er kann ab September eine Ausbildung als Kfz-Mechatroniker bei der regionalen Bereichswerkstatt in Deggendorf beginnen. Dies freut seinen Paten sehr. Doch hat diese Zusage für Hamid auch eine Kehrseite. Die Treffen zwi-

schen der Familie Ketelaer und ihm werden zukünftig seltener stattfinden.

Eine eigene Wohnung

März 2015, wieder in Pforzheim. Noorullah Adelshah überrascht Felix mit einer Einladung zur Wohnungseinweihung. Seine erste eigene Wohnung hat er mit tatkräftiger Unterstützung von Freunden eingerichtet. Auch an seinen Deutschkenntnissen hat er weiter hart gearbeitet. Er besucht einen Deutschkurs, bald sind Prüfungen. Sollte er diese bestehen, gibt es bereits eine weitere Zusage für den nächsten Sprachlehrgang. Wenn dieser abgeschlossen ist, steht einer gezielten Suche nach einem Ausbildungs- oder Studienplatz nichts mehr im Wege. Hierbei wird ihn Felix Wenzel natürlich unterstützen. Nicht nur aus fachlicher Sicht verläuft der

Deutschkurs sehr erfolgreich. Noorullah Adelshah lernte dabei auch seine zukünftige Frau kennen. Sie ist Syrerin und musste ihre Heimat aufgrund der dortigen Sicherheitslage verlassen. Inzwischen sind beide verlobt.

Die beiden Patenschaften stehen exemplarisch für insgesamt neun Patenschaften, die im Rahmen des Programms bei der Bundespolizei bisher zustande gekommen sind. Die Mitarbeiter der Bundespolizei stecken viel Zeit und Herzblut in ihre ehrenamtliche Tätigkeit. Für einige stellt das Programm eine Fortsetzung des persönlichen Engagements für die Menschen in Afghanistan dar. Für andere ist es gar der erste Kontakt mit der afghanischen Kultur.

Steven Mittelstädt

5

Fragen an ...

Jonas Große

Der 26-jährige Südbadener stammt aus dem kleinen Ort Efringen-Kirchen im Dreiländereck Deutschland, Frankreich, Schweiz. Nach dem Abitur 2008 folgte das Studium zum gehobenen Polizeivollzugsdienst der Bundespolizei. 2011 wurde er für zwei Jahre als Gruppenführer in der Mobilen Kontroll- und Überwachungseinheit (MKÜ) Stuttgart eingesetzt, bevor er 2013 zum Ermittlungsdienst der Bundespolizeiinspektion Stuttgart wechselte. Der Stuttgarter, der seine Freizeit am liebsten beim Sport und in den Bergen verbringt, ist seit anderthalb Jahren Pressesprecher der Bundespolizeiinspektion Stuttgart.



Foto: Andre Cornelissen

1. Was schätzen Sie bei der Bundespolizei am meisten?

Beeindruckend finde ich immer wieder den großen Zusammenhalt, der innerhalb unserer Behörde unter den Kollegen herrscht. Zumindest durfte ich in der Vergangenheit sehr oft diese Erfahrung machen – gerade bei großen Einsätzen als Teil von geschlossenen Einheiten. Außerdem mag ich die vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten der Bundespolizei.

2. Was schätzen Sie bei der Bundespolizei am wenigsten?

Ich habe manchmal den Eindruck, dass wir uns zu viel mit selbstgemachtem und unnötigem Verwaltungsaufwand beschäftigen, statt diese Zeit für unsere eigentlichen Aufgaben zu nutzen. Das finde ich sehr schade. Absolut nicht ausstehen kann ich außerdem einige Kollegen, die jeden einzelnen Tag unzufrieden und stänkernd zum Dienst erscheinen, an ihrer Situation und dem, was sie stört, aber nie etwas ändern.

3. Was war Ihr bisher schönstes Erlebnis im Dienst?

Ich konnte schon öfter mit einem Hubschrauber mitfliegen – das ist für mich immer ganz besonders. Vor allem den tollen Herbsttag, an dem wir mit einer EC 135 über Freiburg und durch das Höllental (Schwarzwald) geflogen sind, werde ich wohl nie vergessen.

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

Das war eine Situation in Stuttgart-Bad Cannstatt, 2011. Weil der Bahnhof in der Hauptabreisephase des Stuttgarter Volksfestes völlig überfüllt war, sollten wir als MKÜ zusammen mit dem Regeldienst den Zugang sperren. Das gelang uns zunächst mit einer Polizeikette, wenn auch nur mühsam. Irgendwann aber war der Druck zu groß. Zwei Kollegen von uns wurden zudem aus der Menge heraus angegriffen und verletzt – wir mussten die Absperrung aufgeben und wurden quasi überrannt. Zwei Festnahmen gelangen zum Glück dennoch.

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

Ich würde versuchen, die Zusammenarbeit von Bundes- und Länderpolizeien effizienter zu gestalten. Vor allem im Bereich von großen Flächeninspektionen könnte der Schulterschluss enger werden. Anfangen würde ich mit der Einrichtung von gemeinsamen beziehungsweise integrierten Leitstellen, wie dies zwischen Rettungsdienst und Feuerwehr schon vielerorts der Fall ist. Wichtig wären auch deutlich mehr gemeinsame Dienststellen.

Das Interview führte Christian Then-Eck.



Recht & Wissen

Damals ... Der Standort Bredstedt im Wandel der Zeit

**„Hoch im Norden, hinter den Deichen, bin ich geboren. Immer nur Wasser, ganz viele Fische, Möwengeschrei und Meeresrauschen in meinen Ohren ...“
Im Frühjahr 1974, zwei Jahre nach diesem Song von Udo Lindenberg, siedelte sich der Bundesgrenzschutz (BGS) in Bredstedt (Nordfriesland) an. Passend zu Lindenegs Liedtext tatsächlich hoch im Norden und hinter den Deichen.**

Präzise gesagt war dies der Beginn der BGS-„Truppe“, denn der Grenzschutzeinzeldienst (bis 1961 Bundespasskontrolldienst) versah bereits seinen Dienst an der deutsch-dänischen Grenze.

Doch was war der Grund, die Grenzschutzabteilung Ausbildung (GSA A) des Grenzschutzkommandos Küste – so der erste Name der späteren GSA A 2 und Schule des Grenz-

schutzpräsidiums Nord – so weit in den Norden Deutschlands umzusiedeln? Die Wahl dieses Standorts war eine strategische Überlegung aus der Zeit des Kalten Krieges und erfolgte nicht wegen der frischen Nordseeluft und des damit verbundenen besseren Lernens. Es war auch nicht der BGS, sondern die Bundeswehr, die nach dem Einmarsch der Warschauer-Pakt-Truppen in die Tschechoslowakei im Jahre 1968 die Stationierung eines Panzerbataillons in Bredstedt plante.

Trotz Baubeginns wurde seitens der Bundeswehr auf die Fortführung dieses Projektes verzichtet; der Bundesgrenzschutz übernahm das Gelände und verlegte im Februar 1974 seine bisher in Dannenberg-Neu Tramm stationierte Ausbildungsabteilung von der Elbe an die Nordsee. Bredstedt wurde auch rückwärtiger Kommandoraum als Ausweichstandort für den Stab des Grenzschutzkommandos Küste in Bad Bramstedt, um im Spannungs- und Verteidigungsfall,

Eine Aufnahme des Standortes Bredstedt aus dem Jahr 1980 (linkes Bild). 2014 ist der Standort kaum noch wiederzuerkennen. Viele Gebäude stehen nicht mehr.

dem damals oft geübten „Fall der Fälle“, weiterhin handlungsfähig zu bleiben.

Nach der Einführung des zweieinhalbjährigen Vorbereitungsdienstes für den mittleren Dienst begann 1978 in Bredstedt eine neue Zeit. Was vorher noch Hundertschaft, Zug und Gruppe hieß, wurde zu Zentralabteilung, Fachbereich und Lehrgruppen. Die Amtsbezeichnungen der Vorgesetzten änderten sich: der Oberstleutnant im Bundesgrenzschutz war nun Polizeidirektor im Bundesgrenzschutz, der Hauptmann nun Polizeihauptkommissar, die Anwärter hießen nicht mehr Grenztrupp-, Grenzober- oder Grenzhauptjäger, sondern Polizeihauptwachtmeisteranwärter.

Die neue Abteilung verfügte baulich und personell über ein umfangreiches Aus- und Fortbildungspotenzial mit modernem Lehrsaalgebäude, Raumschießanlage, Sporthalle, Sauna und Sportplatz mit Kunststoffbahn, solarbeheiztem 25-Meter-Schwimmbad (offiziell ein Feuerlöschteich), Hub-schrauberlandeplatz mit Betankungsanlage, Kegelbahn, Fitnessraum und vielem anderen mehr.

Dann fiel der Standort der Reform von 1998 zum Opfer und wurde ge-

schlossen. Dem heutigen Besucher bietet sich ein komplett anderes Bild, das nicht ganz ohne schwarzen Humor auskommt: Der Weg in die frühere Krankenabteilung ist zwar noch vorhanden, allerdings hat sich der Besuchszweck nahezu umgekehrt, denn heute residiert dort der örtliche Bestattungsunternehmer.

Wo einst drei Hundertschaftsgebäude standen und oft über 300 Lehrgangsteilnehmer lernten, drehen sich nun mehr als 100 Solaranlagen langsam mit der Sonne. Die Nordfriesen nutzten frühzeitig die Gunst der Stunde und errichteten bereits kurz nach Schließung der Schule des Grenzschutzpräsidiums Nord 1998 und erstem Abriss von Gebäuden zahlreiche große Fotovoltaikanlagen.

Kurzfristig bestand die Aussicht, dass die neu eingerichtete Bundesgrenzschutzinspektion Bredstedt mit über 300 Angehörigen die Lücke, welche die Schule hinterlassen hatte, füllen könnte. Jedoch machten der Schengenbeitritt Dänemarks mit Wegfall der Grenzkontrollen im März 2001 und die zweite Behördenreform diese Hoffnung zunichte. Die Bundesgrenzschutzinspektion Bredstedt ging in der neuen Bundesgrenzschutzinspektion Flensburg auf, lediglich ein Revier verblieb am Standort.

Geschossen wurde und wird auch weiterhin, allerdings auf zweierlei Weise: wie bisher „scharf“ in der modernisierten Raumschießanlage der Bundespolizeiinspektion Flensburg

und „soft“ in einer auf dem Gelände betriebenen Lasertag Halle. In der ehemaligen ZVA (Zentralen Versorgungsanlage), früher schlicht Heizung genannt, hat sich die Lautstärke gehalten: Wo früher die Brenner liefen, gibt das Veranstaltungszentrum „Altes Heizwerk“ gelegentlich deutliche Laute von sich.

Auch künftig bleibt die Bundespolizei in Bredstedt präsent. Die Bundespolizeiinspektion Flensburg soll aus dem alten Stabsgebäude in das „Kammergebäude“ umziehen. Hier werden oberhalb der Raumschießanlage neue Räume für das Bundespolizeirevier Bredstedt entstehen, während das ehemalige Stabsgebäude aus dem Eigentum des Bundes verschwindet.

Zum Schluss eine kleine Anekdote: Das größte Schiff des Bundesgrenzschutzes, die heutige BP 21 (1989 für den Nordseeinsatz in Dienst gestellt) wurde aufgrund eines Geistesblitzes eines Abteilungsangehörigen auf den Namen „Bredstedt“ getauft. Die Begründung des Vorschlags war so einfach wie wahr: Von der Bredstedter Unterkunft aus sah man den „Blanken Hans“ (die Nordsee), das künftige Einsatzgebiet des Schiffs. Die „BP 21“ hält zwischenzeitlich aber in der Ostsee die Bredstedter Fahne hoch.

*Hans-Dieter Reimer,
Torsten Tiedemann*

Heute prägen Fotovoltaikanlagen und Schafe das Bild in der ehemaligen BGS-Unterkunft.



Die Schleuser-Debatte

Bei unbefangener Betrachtung kann der sprachlich neutral gehaltene Begriff „Schleusung“ darüber hinwegtäuschen, dass es sich hierbei um ein hochkomplexes und von großer Skrupellosigkeit gekennzeichnetes Deliktphänomen der grenzüberschreitenden Kriminalität handelt. Die verstärkte mediale Berichterstattung über tragische Flüchtlingsunglücke mit zahlreichen Todesopfern bei Seewegschleusungen im Mittelmeer hat allerdings in den letzten Jahren dazu beigetragen, die menschenverachtende Dimension dieser Straftaten gegenüber einer breiten Öffentlichkeit aufzuzeigen. Insbesondere der in den Wintermonaten im östlichen Mittelmeer festgestellte Modus Operandi, bei dem Schleuser syrische Bürgerkriegsflüchtlinge gegen horrende Preise zunächst auf schrottreife Frachtschiffe verbrachten und dann ohne nautisches Personal auf hoher See ihrem Schicksal überließen, hat nochmals in dramatischer Deutlichkeit unterstrichen, dass Schleuser zur Maximierung ihres Gewinns tödliche Risiken für die Migranten billigend in Kauf nehmen.

Gerade die erfolgreichen Ermittlungsmaßnahmen der Bundespolizei, durch welche die Einbindung von in Deutschland ansässigen Tätern in international agierende Schleusernetzwerke gerichtsfest bewiesen wurde,

haben in verschiedenen Medien eine kritische Diskussion über die Frage der Strafbarkeit von Schleusern ausgelöst.

Nachdem der Redakteur Stefan Buchen bereits in einem Beitrag für das ARD-Magazin „Panorama“ die Verurteilung von sechs Angeklagten wegen der gewerbsmäßigen Einschleusung von syrischen Staatsangehörigen durch das Landgericht Essen scharf kritisiert hatte, setzt er sich nun in dem Taschenbuch „Die neuen Staatsfeinde“¹ erneut und ausführlicher mit diesem hochaktuellen Thema auseinander. Das Werk beinhaltet nicht nur die zentrale Forderung der völligen Entkriminalisierung von Schleusungen, sondern muss in weiten Teilen auch als Anklageschrift gegen die Bundespolizei begriffen werden.

Buchen stützt seine Argumentation nahezu ausschließlich auf die Schilderung der von der Bundespolizeiinspektion Kriminalitätsbekämpfung Berlin unter der Verfahrensbezeichnung „Cash“ geführten Ermittlungen. Neben Interviews mit Beschuldigten und anderen Verfahrensbeteiligten zitiert der Autor vielfach aus den Ermittlungsakten, die er in seinen Besitz gebracht haben will. Im Kern wirft Buchen den deutschen Behörden bei der Verfolgung von Schleusern einen

menschenverachtenden Rechtspositivismus vor, den er mehrfach mit der Rechtspraxis des NS-Unrechtsstaats vergleicht. Nach seiner Auffassung kann im Interesse eines effektiven Flüchtlingsschutzes ein staatlicher Strafanspruch nicht anerkannt werden, da aufgrund der bedingungslosen Durchsetzung des „staatlichen Hausrechts“ für Bürgerkriegsflüchtlinge keine legale Möglichkeit bestehe, nach Deutschland zu gelangen.

Dass der Straftatbestand der Einschleusung Qualifikationsmerkmale aufweist, die sich in einer besonderen Gefährdung der Geschleusten begründen, bewertet Buchen als politisch motivierten moralischen Trick des Gesetzgebers, der Schleuser als mit Mördern vergleichbare Kriminelle brandmarken solle. Der Autor hält es weiterhin in jeder Hinsicht für legitim, dass Schleuser einen Geldbetrag einfordern, der nicht nur ihre Unkosten abdeckt, sondern auch ein angemessenes Honorar für ihre „Dienstleistung“ umfasst. Diese These stützt Buchen mit dem Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes in den 1970er-Jahren zur Wirksamkeit von sogenannten Fluchthelferverträgen, nach der DDR-Bürger im Fall einer konspirativen Flucht in die Bundesrepublik verpflichtet waren, ihren Unterstützern den zuvor vereinbarten Lohn zu zahlen.

Neben erheblicher Kritik an der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bundespolizei aus Anlass von Einsatzmaßnahmen gegen Schleuser hält Buchen auch seinen eigenen Pressekollegen vor, als „gedankenlose Journalisten“ an einer staatlich inszenierten Berichterstattung mitgewirkt zu haben. Das Werk Buchens hat in verschiedenen Medien durchaus Beachtung gefunden. So schloss sich unter anderem Alex Rühle im Feuilleton der „Süddeutschen Zeitung“ vom 28. Februar 2015 den Standpunkten Buchens ausdrücklich an und führte darüber hinaus aus, dass „die meisten Schleuser keine Kriminellen wären“ und sich ein schlechtes Image infolge getöteter Geschleuster gar nicht leisten könnten, da dann „die Kundschaft“ ausbleiben würde.

Es wäre zu einfach, die von Buchen und Rühle vertretenen Auffassungen von vornherein als naiv und realitätsblind abzulehnen. Vielmehr ist zu konstatieren, dass gerade auch polizeikritische Meinungen einen wichtigen Beitrag zu einem wünschenswerten gesellschaftlichen Diskurs über die Auswirkungen der Schleusungskriminalität leisten können und daher auch grundsätzlich von den mit dieser Deliktsform täglich beschäftigten Beamten wahrgenommen werden sollten.



Helgo Martens leitet seit 2010 die Bundespolizeiinspektion Kriminalitätsbekämpfung Hamburg und ist im Nebenamt Dozent an der Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung.

Gleichwohl genügt die Schrift Buchens journalistischen Mindeststandards nicht. So lässt der Autor, der sich selbst im Anhang seines Buches mehrerer Auszeichnungen und einer philologischen Ausbildung rühmt, keine Gelegenheit aus, Bundespolizisten und Staatsanwälte mit teilweise diffamierenden Formulierungen als willfährige Handlanger eines nahezu totalitären Staates zu beschreiben, der aus wirtschaftlichen Interessen mit allen Mitteln syrische Flüchtlinge von Deutschland fern-

halten will. Selbst in dem politisch korrekten und neutralen Auftreten, das Buchen den Ermittlungsbeamten attestiert, erkennt der Autor gewissenslose Berechnung, die nur über die wirkliche – eben menschenverachtende – innere Haltung hinwegtäuschen solle. Schließlich unterstreicht Buchen mit seiner abfälligen Kritik an Berufskollegen, dass er selbst kein Interesse an einem pluralistischen Ringen um Meinungen hat, sondern selbst die exklusive moralische Deutungshoheit beansprucht.

Im Ergebnis kann Buchens Schrift somit nicht als ein Meisterwerk journalistischen Handwerks bezeichnet werden; die Ermittler des Ermittlungsverfahrens „Cash“ dürften es aber trotzdem als Bestätigung ihrer Arbeit begreifen, da dem Autor nichts anderes übrig geblieben ist, als in polemischer Weise Verschwörungstheorien vorzutragen.

Helgo Martens

¹ Stefan Buchen, *Die neuen Staatsfeinde – Wie die Helfer syrischer Kriegsflüchtlinge in Deutschland kriminalisiert werden*, Bonn 2014.



Sport & Gesundheit

Was macht der Arbeitsmedizinische Dienst (AMD) ?

Begriffe wie „Stress“, „Zeitdruck“, „Burn-out“, „ständige Erreichbarkeit“, „Belastung“, „Informationsflut“, „Bore-out“ und „Multitasking“ dürfte jeder von uns schon einmal gehört oder deren Auswirkungen gar erlebt haben. Doch Arbeit sollte – oder besser – darf nicht krank machen.

Dass es gar nicht erst so weit kommt, ist zum einen Aufgabe eines jeden selbst, liegt zum anderen aber auch in der Verantwortung eines jeden Vorgesetzten. Verankert ist dies im Bundesbeamtengesetz (BBG); allen bekannt als Pflicht zur Gesunderhaltung (§ 61 BBG) beziehungsweise als Fürsorgepflicht des Dienstherrn (§ 78 BBG). Denn nur gesunde Mitarbeiter können ihre Aufgaben mit hoher Qualität erfüllen. Und hier kommt der Arbeitsmedizinische Dienst (kurz: AMD) ins Spiel. Er gehört neben dem Sozialmedizinischen Dienst (SMD), dem Sozialwissenschaftlichen Dienst (SWD) und dem Polizeiärztlichen

Dienst (PÄD) zum Ärztlichen und Sicherheitstechnischen Dienst (ÄSD) der Bundespolizei. Mit insgesamt dreizehn Arbeits- und Betriebsmedizinern sowie rund 60 Mitarbeitern ist der AMD an insgesamt neun (Außen-) Standorten bundesweit vertreten und unterstützt alle Mitarbeiter der Bundespolizei (egal ob Beschäftigter oder Vorgesetzter) in allen Fragen rund um Themen wie Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge.

Die rechtliche Grundlage hierfür findet sich im Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit – dem sogenannten Arbeitssi-

cherheitsgesetz (ASiG). Demnach ist der Arbeits-/Betriebsmediziner dafür verantwortlich, die Dienststellen in allen Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie der Unfall-

Arbeitsmedizin

Arbeitsmedizin ist ein Fachgebiet der Medizin, das sich mit Gesundheitsvorsorge (Prävention), Gesundheitsförderung und Rehabilitation befasst. Im Fokus steht dabei die Wechselwirkung zwischen Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschutz des Mitarbeiters.

Der AMD bietet unter anderem Beratungen zu Schutzimpfungen an. Die Durchführung der jährlichen Gripeschutzimpfung zu Beginn der Wintersaison ist ein Beispiel für die Gesundheitsvorsorge.

verhütung zu beraten. Dabei muss er spezielle staatliche Rechtsvorschriften (zum Beispiel die Gefahrstoffverordnung und Bildschirmarbeitsverordnung) und berufsgenossenschaftliche Vorschriften (beispielsweise Lärmbelästigung oder Arbeiten mit Absturzgefahr) beachten.

Was macht der AMD?

Beratung und Betreuung der Dienststellen und Mitarbeiter zum Beispiel:

- bei der Planung und Unterhaltung von Betriebsanlagen einschließlich der sozialen und sanitären Einrichtungen (Büroneubauten, Einrichtung von Werkstätten etc.),
- bei der Beschaffung von Arbeitsmitteln,
- bei der Auswahl, Erprobung sowie Nutzung von Körperschutzmitteln (z. B. KSA),
- bei arbeitsphysiologischen, arbeitspsychologischen, ergonomischen und arbeitshygienischen Fragen,
- bei der Organisation der Ersten Hilfe,
- beim Infektionsschutz,
- bei Untersuchungen in Bezug auf Einsatzmöglichkeiten der Mitarbeiter,
- bei der Durchführung präventiver Maßnahmen wie Schutzimpfungen,

- bei der Vorbereitung und Durchführung von Gesundheitstagen in den Dienststellen,
- bei der Ausstattung und Einrichtung behindertengerechter Arbeitsplätze.

Zum Aufgabenbereich des AMD gehört zudem eine Sucht- und Sozialberatung zu Themen wie Alkohol- und Betäubungsmittelabhängigkeit, Spielsucht, Schulden und sonstigen sozialen Problemen (darunter fallen beispielsweise persönliche Probleme oder zwischenmenschliche Konflikte). Auch für die Arbeitsmediziner gelten die Regeln der ärztlichen Schweigepflicht. Jedoch stellen sie weder Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen aus, noch überprüfen sie Krankmeldungen der Mitarbeiter auf ihre Berechtigung.

Kann sich jeder Mitarbeiter selbst beim AMD vorstellen?

Grundsätzlich steht es jedem Mitarbeiter der Bundespolizei frei, sich selbst beim AMD nach vorheriger Terminabsprache vorzustellen. Dies gilt sowohl für die betriebsärztliche Sprechstunde bei akuten Beschwerden oder Unfällen als auch bei Fragen der Arbeitsplatzgestaltung, der Ausstattung des Arbeitsplatzes mit ergonomischen Arbeitsmitteln, bei Fragen zum Hautschutz, zu Hygienevorschriften oder zur Reisemedizin. Beispielsweise bietet der AMD eine Beratung zu Schutzimpfungen je nach beruflicher Gefährdung und dienstlichen Auslandsaufenthalten an. Fristen für eventuelle Nachuntersuchungen ergeben sich aus den geltenden ge-

37

Erste Hilfe gehört zur Grundausbildung aller Mitarbeiter der Bundespolizei. Alle zwei Jahre werden entsprechende Schulungsmaßnahmen zur Auffrischung des erworbenen Grundwissens durch den AMD angeboten.



setzlichen Regelungen. Diese werden durch die Dienststellen überwacht.

Personalstelle im Anschluss der Untersuchung durch den Arzt mitgeteilt.

ten zu fördern und zu erhalten. Der Erfolg der durch den AMD angebotenen Maßnahmen ist dabei abhängig von der Mitarbeit und dem Umfang des Vertrauens, das jeder Mitarbeiter seinem zuständigen Betriebsarzt entgegenbringt.

In diesem Sinne: Bleiben Sie gesund!

Dr. Petra Bohlius

Welchen Konsequenzen folgen, wenn sich ein Beamter beim AMD vorstellen muss?

Wenn sich ein Beamter nach langer Krankheit oder bei bestehenden gesundheitlichen Beschwerden bei seinem Betriebsarzt vorstellt, muss dieser aufgrund der vorliegenden gesundheitlichen Probleme unter Umständen gewisse Einschränkungen (vorübergehend oder dauerhaft) für seine weitere dienstliche Verwendung festlegen. Betroffene werden entsprechend durch den Arzt aufgeklärt und beraten. Die im Ergebnis dieser Untersuchung möglicherweise festgestellten Einschränkungen werden der

Wie ist der AMD in das BEM eingebunden?

Auch das Betriebliche Wiedereingliederungsmanagement (BEM) kann durch die Ärzte des AMD mit begleitet werden. Dies ist allerdings nur auf unmittelbaren Wunsch und mit Schweigepflichtentbindung der Betroffenen möglich. Unabhängig davon können die Ärzte jedoch die Dienststelle unter Wahrung der ärztlichen Schweigepflicht zu bestimmten medizinischen Fragestellungen beraten.

Die Arbeitsmedizin ist in erster Linie eine vorbeugende Medizin mit dem Ziel, die Gesundheit der Beschäftig-

Arbeitsmedizinische Vorsorge	Sie umfasst Pflicht-, Angebots- und Wunschvorsorge. Beispiele: ■ Untersuchungen bei Tätigkeiten an Bildschirmarbeitsplätzen ■ Tätigkeiten mit Gefahrstoffen ■ Tätigkeiten unter Infektionsgefährdung ■ Lärmvorsorgeuntersuchungen
Eignungs- und Tauglichkeitsuntersuchungen	Dazu zählen Untersuchungen zum Führen eines Dienstfahrzeuges sowie solche, die für spezielle Verwendungen notwendig sind. Sie erfolgen im Auftrag der zuständigen personalführenden Stelle und sind für die nachfolgend genannten Verwendungen verpflichtend. Sie werden in regelmäßigen Abständen wiederholt. Beispiele: ■ für Auslandsverwendungen ■ Seedienstverwendungsfähigkeit ■ Entschärfungsdienst ■ GSG 9 ■ Flugsicherheitsbegleiter ■ Fluggastkontrolldienst
Untersuchungen zur Verwendungsfähigkeit	Hierunter fallen Untersuchungen zur Verwendungsfähigkeit zum Beispiel nach längerer Krankheit auf Antrag der Dienststelle (Bereich Personal). Dabei wird aus arbeitsmedizinischen Gesichtspunkten geprüft, inwieweit der Beamte seine bisher wahrgenommene Tätigkeit weiter ausüben kann. Es obliegt dem Arbeitsmediziner, gegebenenfalls Einschränkungen hinsichtlich einer bestehenden Erkrankung des Mitarbeiters festzulegen.



Foto: Bundespolizei

Zu guter Letzt

Aus der Praxis für die Praxis

Taschenbuch Version 2.0 der Direktion Bundesbereitschaftspolizei gedruckt und ausgeliefert

Als praktischer Ratgeber gibt das Taschenbuch den Einsatzkräften der Direktion Bundesbereitschaftspolizei hilfreiche Hinweise für ihren täglichen Dienst.

Orientiert an den häufigsten Einsatzlagen und Fragestellungen, enthält es beispielsweise nützliche Zusatzinformationen zur Bewältigung von Einsätzen in den Lagefeldern:

- Fußball
- Versammlungen
- Rockerkriminalität
- Extremismus
- Amok

Darin zu finden sind aber auch Hinweise zu Meldeverhalten und -verfahren, zur Vorgangsbearbeitung, zum Ersten Angriff, zur Ersten Hilfe, zum Einreise-, Aufenthalts- und Ausländerrecht, zum Pass- und Waffenrecht, zu Gefahrgut, zum Betäubungsmittel-, Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht sowie zu Standardbelehrungen in deutscher und englischer Sprache.

Die erste Version des Handbuches gab es bereits im Jahr 2013. Seitdem wurde und wird es weiter optimiert und soll, wenn es nach den Urhebern des Taschenbuchs geht, zukünftig

auch als App für Smartphones bereitgestellt werden. Auch andere Polizeibehörden haben bereits Interesse bekundet.

Das aktuelle Taschenbuch ist auf der Intranetseite der Direktion Bundesbereitschaftspolizei abrufbar. Auch gedruckte Exemplare können bestellt werden.

Kurt Lachnit



Spenden für Helfer in Not:

Bundespolizei-Stiftung

Sparda-Bank West eG

IBAN: DE51 3706 0590 0000 6836 80

BIC: GENODED1SPK

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

Die Bundespolizei-Stiftung ist befugt, Spendenquittungen auszustellen.

Mehr erfahren Sie unter:
www.bundespolizei.de



BUNDESPOLIZEI