BUNDESPOLIZEI kompakt
04 | 2023
50. Jahrgang
ISSN 2190-6718

Bundespolizei See

Ein zuverlässiger Partner in der maritimen Sicherheitsstruktur

Liebe Leserin, lieber Leser,

da ich selbst von der „Küste wech bin“, wie man bei uns im Norden sagt, freue ich mich besonders über das Titelthema dieser Ausgabe. Die Bundespolizei See ist ein bunter Mix verschiedenster Frauen und Männer in unterschiedlichsten Verwendungen: vom Koch bis zum Kommandanten, von der Ermittlungsbeamtin bis zum Taucher. In dieser kompakt lernen Sie nicht nur die berufliche Vielfalt, sondern auch die Menschen auf See kennen. Dafür haben wir redaktionell auf eine Mischung aus fundiertem Vorwissen und dem frischen Blick von Redakteurinnen und Redakteuren gesetzt, für die das Thema absolutes Neuland war: Während kompakt-Redakteur Torsten Tamm selbst 30 Jahre lang zur See gefahren ist und genau weiß, wovon er in seinem einleitenden Artikel schreibt, stand Redakteurin Heike Bremer erstmals in ihrem Leben auf den Planken eines Einsatzschiffes. Ihre Reportage mit den Fotos von Alexandra Stolze macht sofort Lust, an Bord zu gehen.

Keine nassen Füße riskierte Redakteurin Ines Michaelsen, die sich im Schiffsführungssimulator der Bundespolizei in Neustadt in Holstein angesehen hat, wie man lernt, ein Schiff durch Wind und Wetter, Eisschollen und Meeresengen zu navigieren. Denn auch die Profis erlernen ihr Handwerk nicht über Nacht. Wussten Sie, dass wir bei der Bundespolizei für die Ausbildung einen der, wenn nicht gar den, modernsten Schiffsführungssimulator Europas besitzen (Seite 18)?

Anderen beim knallharten Training hat Terrorismusexperte und GSG 9-Kenner Rolf Tophoven zugeschaut. In einem Gastbeitrag gibt er seine Eindrücke von der 14. Combat Team Conference (CTC) der GSG 9 der Bundespolizei wieder. Für vier Tage kamen 400 Männer aus polizeilichen und militärischen Spezialeinheiten weltweit im nordrhein-westfälischen Sankt Augustin zusammen, um nicht nur das eigene Können zu präsentieren, sondern auch um die internationale Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch mit Experten aus anderen Ländern zu pflegen. Alle vier Jahre tauschen sie sich über Einsatztaktiken und -techniken aus, stellen bei herausfordernden Übungen ihre Teamarbeit unter Beweis und stehen psychische wie physische Belastungen durch.

Und manchmal ist es in schwierigen Situationen hilfreich, wenn man einander bereits kennt. So wie die vier Geschwister aus Bayern, die allesamt bei der Bundespolizei ihr berufliches Zuhause gefunden haben. Ihre ungewöhnliche Geschichte erzählt Stefan Guggemos ab Seite 32.

Sollten Sie ungewöhnliche Kolleginnen und Kollegen kennen oder selbst Interessantes zu erzählen haben, wir freuen uns darauf!

Ihre Helvi Abs
Redaktion kompakt

***Bootsmann Jan beobachtet** von der Brücke des Einsatzschiffes POTSDAM die See.*

Inhalt 04 | 2023

Titelthema

6 **Bundespolizei See**
Ein zuverlässiger Partner in der maritimen Sicherheitsstruktur

12 **21 Menschen sechs Tage auf See**
Vom Leben und Arbeiten auf einem Einsatzschiff

18 **Von Sonnenschein bis Herbststurm**
Schiffsführung am Simulator trainiert

20 **Den Ermittlern auf der Spur**
Tatort Meer

23 **Außenansicht**
„Hochinteressante Einblicke in die deutsche Bundespolizei“

Einsatz

24 **Die Bundespolizei See im Auslandseinsatz**
Was Poseidon abverlangt

27 **Kolumne**
Vom Berliner Hauptbahnhof raus auf die Ostsee

28 **Internationale Übung der Spezialeinheiten**
Combat Team Conference – 2023 bei der GSG 9 der Bundespolizei

Wir

32 **Kampfsporttraining war der erste Kontakt zur Polizei**
Mehr als ein Geschwisterpaar bei der Bundespolizei

34 **Michael Reis – ein Pfarrer, wie er in keinem Buche steht**
Ein Leben mit vielen Stationen

Hintergrund

38 **Hinsehen statt weggehen**
Jeder kann helfen!

40 **Der Unfall von Eschede**
ICE 884

Zu guter Letzt

43 **Zeitreise in den Bundesgrenzschutz vor 65 Jahren**
Als der BGS die Taucherzulage einführte

Herausgeber
Bundespolizeipräsidium

Redaktion
Helvi Abs (V.i.S.d.P.), Achim Berkenkötter, Uta Bluhm, Heike Bremer, Marcus Büchner, Benjamin Fritsche, Dennis Goldbeck, Stefan Guggemos, Kirstin Hartmann, Fabian Hüppe, Sebastian Kalabis, Björn Klemme, Yvonne Manger, Ines Michaelsen, Elena Müller, Verena Nastoll, Karina Pflumm, Stefanie Rutsch, Maximilian Schneider, Janine Seewald, Esther Sievers, Gerd Stahnke, Volker Stall, Torsten Tamm, Stefanie Thomas, Enrico Thomschke, Anne Venus-Awartani, Ronny von Bresinski, Jörg Weyers

Anschrift
Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam

Telefon/Fax
0331 97997-9420/-9409

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

Intranet Bundespolizei
infoportal.polizei.bund.de/kompakt

Internet
bundespolizei.de/kompakt

Lektorat
Anika Haink

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

Druck
Firma Appel & Klinger
Druck und Medien GmbH
96277 Schneckenlohe

Auflage
10 000

Erscheinung
sechsmal jährlich

Bundespolizei-Stiftung
Informationen unter www.bundespolizei.de

Wir danken allen Beteiligten für ihre Mitarbeit. Für den Inhalt der Beiträge sind grundsätzlich die Verfasserin oder der Verfasser verantwortlich. Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wider. Alle Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Vervielfältigung außerhalb der Bundespolizei nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Herausgebers. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und die Vervielfältigung auf Datenträgern. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe
13. Juni 2023

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

Bildnachweis: alle Bilder Bundespolizei, außer: S. 10 Mockup: freepik.com; S. 35 Familienbetreuungszentrum Schwerin; S. 36 (o. r.) JS-Magazin; S. 5 (o. l.), 41 (o. r.) dpa/Ingo Wagner

Bundespolizei See

Ein zuverlässiger Partner in der maritimen Sicherheitsstruktur

Text **Torsten Tamm**

Die maritime Komponente der Bundespolizei gehört zur nördlichsten Bundespolizeidirektion in Bad Bramstedt. Deren Seeinspektionen sind in Cuxhaven, Neustadt in Holstein und Rostock-Warnemünde beheimatet. Redakteurinnen und Redakteure der kompakt besuchten in den vergangenen Wochen Kolleginnen und Kollegen der Bundespolizei See in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Sie geben in dieser Ausgabe einen kleinen Einblick in das Leben und die Aufgaben bei der Bundespolizei See – ob bei einer Streife auf der Ostsee, beim Einsatz in der Ägäis oder in einem der modernsten Schiffsführungssilmulator Europas.

Vielerorts wird den Polizistinnen und Polizisten mit den goldenen Streifen auf den Schulterstücken mit Erstaunen begegnet. Mit großen Augen werden sie angeschaut, wenn sie erklären, dass sie mit ihren Einsatzschiffen mehrtägig auf Nord- und Ostsee auf Streife sind. Oft hören sie die Frage: „Ach, die Bundespolizei hat Schiffe?“ Und ob sie hat! Schon gute sechs Jahrzehnte. Vor kurzem ist das neueste Schiff, die BP 84, zur Flotte der Bundespolizei hinzugekommen.

Geschichte

Mit der Taufe des vierten Einsatzschiffes der Potsdam-Klasse im Juni 2023 auf den Namen NEUSTADT schließt sich ein Kreis in der Geschichte der Bundespolizei See und des früheren Bundesgrenzschutzes See. Dieser hatte seine Anfänge im Jahr 1964 in Schleswig-Holstein. Fünf Jahre später lief der erste Schiffsneubau des Bundesgrenzschutzes See vom Stapel: die BG 11 NEUSTADT. Sie war das erste von acht Patrouillenbooten vom Typ P 157, die mit gut 38 Metern Länge und 7 Metern Breite deutlich kleiner waren als ihre heutigen großen Schwestern. Trotzdem hatten sie mit 23 Mann Besatzung mehr Personal an Bord als die heutigen Schiffe. Vorrangig überwachten die damaligen Grenzschutzboote die innerdeutsche Grenze und retteten Menschen, die übers Meer aus der ehemaligen DDR flohen.

Heutige Aufgaben

Die Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt ist die einzige Behörde der Bundespolizei mit einer maritimen EU-Außengrenze. Dabei schützen die Bundespolizistinnen und -polizisten mit ihren Schiffen und Booten die 888 Kilometer lange Seegrenze der Bundesrepublik Deutschland auf Nord- und Ostsee. Sie sind an 7 Tagen in der Woche 24 Stunden im deutschen Küstenmeer, in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone und auf der Hohen See im Einsatz. In enger Kooperation mit den maritimen Partnern überwachen und kontrollieren sie den grenzüberschreitenden Verkehr auf See, um Gefahren für die Bundesrepublik Deutschland abzuwehren und die unerlaubte Einreise zu verhindern.

Ferner obliegen ihnen Aufgaben zur Überwachung des Schiffsverkehrs, zum Schutz der maritimen Kritischen Infrastruktur[1], zur Verhinderung von Umweltverstößen und die Durchsetzung von Maßnahmen auf See, zu denen die Bundesrepublik Deutschland nach dem Völkerrecht befugt ist. Der zu überwachende maritime Einsatzraum hat in etwa die Größe des Landes Niedersachsen.

Seit 2016 unterstützen Angehörige der Bundespolizei See mit zwei Kontroll- und Streifenbooten (KoSB) anlässlich der Frontex[2] Joint Operation die griechische Küstenwache beim Schutz der europäischen Außengrenzen in der Ägäis.

[1] Kritische Infrastrukturen (KRITIS) sind Organisationen oder Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden.

[2] Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache

Daneben ist die Bundespolizei See mit dem 2010 eingerichteten Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei für die Koordination kriminalpräventiver Maßnahmen im Phänomenbereich „Piraterie“ zum Schutz deutscher Schiffe verantwortlich.

Struktur

Außer den drei Seeinspektionen in Cuxhaven, Neustadt in Holstein und Warnemünde gehört der Direktionsbereich Bundespolizei See als Teil des Direktionsstabes Bad Bramstedt zur maritimen Komponente der Bundespolizei. Er hat seinen Sitz in Neustadt in Holstein. Neben den Bereichen Einsatz, maritime Polizeitechnik und maritime Kriminalitätsbekämpfung besitzt der Direktionsbereich einen eigenen polizeiärztlichen Dienst sowie ein Maritimes Schulungs- und Trainingszentrum (MaST). Hier werden alle zukünftigen Seefahrerinnen und Seefahrer der Bundespolizei sowie der Bundeszollverwaltung aus- und fortgebildet. Es verfügt mit dem Verfahrenstrainingszentrum über einen der modernsten Schiffsführungssimulator Europas. Noch in diesem Jahr soll das MaST ein neues Schulschiff erhalten.

Alle seegehenden Einheiten der Bundespolizei im Einsatz werden von der Bundesleitstelle See[3] im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven koordiniert.

Einsatzmittel

Die drei Seeinspektionen verfügen mit vier Einsatzschiffen der Potsdam-Klasse (Typ P86) und zwei Schiffen des Typs P66, der BAD BRAMSTEDT und der BAYREUTH, über moderne und leistungsstarke Einsatzmittel.

Die sechs Einsatzschiffe sowie drei KoSB erfüllen ihre Aufgaben auf Nord- und Ostsee. Während die Einsatzschiffe ständig auf See präsent sind, führen die KoSB ihre Seestreifen im küstennahen Bereich vorwiegend in der Ostsee durch. Seeflugtaugliche Hubschrauber der Bundespolizeifliegerstaffel Fuhlendorf unterstützen sie bei der Überwachung der Seegebiete.

Seit 2019 wird die Flotte der Bundespolizei See erneuert. Die POTSDAM, BAMBERG, BAD DÜBEN und NEUSTADT sind mit 86 Metern Länge, knapp 14 Metern Breite und einer Verdrängung von etwa 2000 Tonnen deutlich größer als die bisherigen Einsatzschiffe des Typs P66. Mit ihren zwei jeweils 4080 Kilowatt (5547 PS) starken Hauptmaschinen erreicht die Potsdam-Klasse eine Geschwindigkeit von 21 Knoten (39 Kilometer pro Stunde). Die Stammbesatzung besteht aus 19 Crewmitgliedern. Insgesamt können 54 Personen an Bord untergebracht werden.

Die Standzeit in See ohne das Anlaufen eines Hafens kann unter regulären Bedingungen bis zu 14 Tage betragen. Die neuen Schiffe schließen eine Fähigkeitslücke in der nationalen maritimen Sicherheitsarchitektur. Sie besitzen ein Landedeck, auf dem Hubschrauber zu jeder Tages- und Nachtzeit landen und starten können, auch der größte Hubschrauber der Bundespolizei, die Super Puma.

[3] Die gemeinsame Leitstelle von Bundespolizei und Zoll sowie die Kontaktstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, den Point of Contact, bilden die Bundesleitstelle im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven.

An Bord befinden sich Staukapazitäten für Container mit spezieller Missionsausstattung. Das eröffnet besondere Möglichkeiten, Spezialkräfte in den Einsatz zu bringen, zu führen, zu versorgen und zu schützen. Zur Bewältigung maritimer Bedrohungslagen kann die Potsdam-Klasse zusätzlich zwei Mehrzweckboote von Spezialeinheiten aufnehmen.

Erstmals seit 1994 sind wieder Einsatzschiffe der Bundespolizei mit einem Bordgeschütz zur Gefahrenabwehr – einem 57 Millimeter Waffensystem der Firma Bofors sowie einem Feuerleitsystem der Firma Saab – ausgerüstet. Regelmäßige gemeinsame Trainings mit den Angehörigen der Bundespolizeifliegerstaffel Fuhlendorf und der GSG 9 der Bundespolizei gehören zum Streifenalltag der Schiffsbesatzungen in Nord- und Ostsee.

Personal und Nachwuchs

Mit der gestiegenen Leistungsfähigkeit der neuen Einsatzschiffe steigen nicht nur die Anforderungen an die Besatzungen, es besteht auch ein größerer Personalbedarf an Nautikern, Technikern und Seeleuten. Einerseits hat sich die Anzahl der Besatzungsmitglieder erhöht, andererseits steht in den kommenden Jahren bei der Bundespolizei See ein Generationswechsel an. Viele gestandene Seefahrerinnen und Seefahrer gehen in den Ruhestand und nehmen ihr Wissen mit. Dies stellt das Maritime Schulungs- und Trainingszentrum vor große Herausforderungen. Müssen doch die zukünftigen Bordfahrerinnen und -fahrer nach abgeschlossener Laufbahnausbildung in einer einjährigen Verwendungsfortbildung für den Dienst auf den Schiffen fit gemacht werden.

Seit 2022 beschreitet die Bundespolizei neue Wege, um Nachwuchs zu gewinnen. Interessierte Bewerberinnen und Bewerber können sich auf eine separate Ausschreibung für den mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienst mit sofortiger anschließender Verwendung bei der Bundespolizei See, den sogenannten Direkteinstieg See, bewerben. Aber auch Seiteneinsteigerinnen und -einsteiger mit maritimen Vorkennnissen im nautischen und technischen Bereich können unter gewissen Voraussetzungen bei der Bundespolizei See anheuern.

Kritische Infrastruktur

Die deutsche Küste, das Küstenmeer und die Ausschließliche Wirtschaftszone entwickeln sich zu einem immer anspruchsvollerem Einsatzgebiet. Dabei umfasst die Kritische Infrastruktur auf hoher See viele Bereiche und ist für die Wirtschaft und die Menschen Deutschlands wichtig. Dazu gehören zum Beispiel mehrere transeuropäische Gaspipelines, Datenkabel aber auch Offshore-Windenergieanlagen dazu.

Um die Versorgung mit Erdgas zu sichern, sucht Deutschland nach neuen Lieferwegen und will einen Großteil seiner Gasversorgung über See mittels LNG[4]-Tanker sicherstellen. Bis die Übergabestellen des LNG an Land fertiggestellt sind, werden sogenannte Floating Storage and Regasification Units[5] (FSRU) an den geplanten Standorten in Wilhelmshaven, Brunsbüttel und Lubmin eingesetzt. Diese können den Aggregatzustand des gelieferten Gases verändern. Die Bundespolizei See überwacht und schützt das Anlaufen der FSRU- und der LNG-Tanker in ihren Zuständigkeitsbereichen auf Nord- und Ostsee.

***Kontrollfahrt** mit dem Tochterboot des Einsatzschiffes*

Während der Schiffstaufe der BP 84 NEUSTADT unterstrich die Bundesinnenministerin Nancy Faeser, dass der Ostseeraum seit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine zum „geopolitischen Hotspot geworden" sei. Wie verletzlich maritime Wirtschaft und Infrastrukturen sind, zeigen die mutmaßlichen Anschläge auf die Ostseepipelines Nord Stream 1 und 2 im vergangenen Jahr. Eine bewusste Zerstörung der kritischen Unterwasserinfrastruktur kann auch zukünftig nicht ausgeschlossen werden.

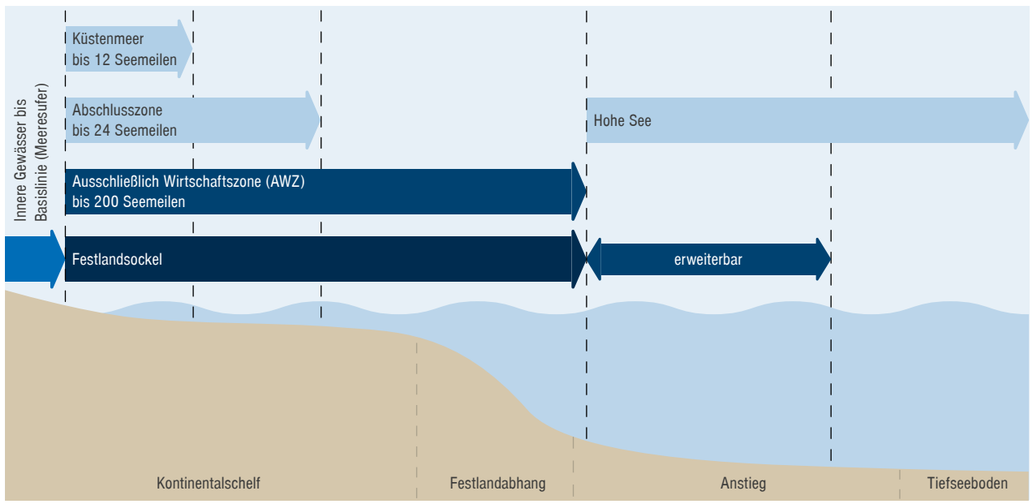
Ausblick

Um eine optimale Überwachung der maritimen Kritischen Infrastruktur weiterhin zu gewährleisten, muss die Bundespolizei See die bereits vorhandene moderne Technik weiter ausbauen. Auf die Bundespolizei See kommen neue Herausforderungen wie der Umgang mit Über- und Unterwasserdrohnen an Bord der Einsatzschiffe zu, die neben mehr spezialisiertem Personal auch neue Technik erfordern.

Über- und Unterwasserdrohnen als Einsatzmittel auf den Einsatzschiffen der Bundespolizei See sind sicher nur der Anfang weiterer Fähigkeitserweiterungen der Einsatzschiffe der Bundespolizei. ■

[4] Liquefied Natural Gas (Flüssigerdgas)

[5] Spezieller Schiffstyp, der für die Flüssigerdgas-Lagerung und -Verdampfung eingesetzt wird.



***1 Seemeile** entspricht 1,85 Kilometern*

***Heike Bremer** vor der 86 Meter langen POTSDAM*

21 Menschen sechs Tage auf See

Vom Leben und Arbeiten auf einem Einsatzschiff

Text **Heike Bremer**

Mit 888 Kilometern macht die Seegrenze knapp 19 Prozent aller deutschen Grenzen aus. Geschützt wird diese durch die Bundespolizei See – durch Frauen und Männer, die neben dem Polizeiberuf noch über vielfältige andere Fähigkeiten verfügen. Für einen besseren Einblick begleitete kompakt (Fotografin Alexandra Stolze und Redakteurin Heike Bremer) eine Besatzung für 48 Stunden.

Am Montag empfängt uns der Marinestützpunkt Hohe Düne in Warnemünde mit strahlendem Sonnenschein. Das Einsatzschiff BP 81 POTSDAM liegt fest vertäut an der Pier und wartet auf seinen Einsatz. Kommandant Frank begrüßt die 21 Mann starke Besatzung in der Messe zur sechstägigen Einsatzfahrt.

Auf der 86 Meter langen POTSDAM gibt es unter anderem eine Brücke, einen Maschinenraum, einen Hubschrauberlandeplatz, einen kleinen Sportraum und die Unterkünfte (Kammern) der Crew. Die Messe ist sowohl Aufenthalts- als auch Speiseraum des Schiffes. Die Gänge sind schmal und überall mit Handläufen zum Festhalten versehen.

Uwe weist uns in die Sicherheitsbestimmungen an Bord ein. Als Bootsmann ist er der Verantwortliche für das Oberdeck, die Logistik und die Kammerbelegung. Schwimmwesten sind an Deck Pflicht. Der wichtigste Knopf ist der „MOB“ („man over board“ – Mann über Bord), der an mehreren Stellen verbaut ist. Unsere Kammer ist klein, aber erstaunlich gemütlich. Es gibt je drei Betten und Schränke, außerdem ein kleines Waschbecken. Die Toilette und die Dusche sind direkt nebenan. Durch ein kleines Bullauge haben wir sogar Meerblick. Je nach Besatzungsstärke werden die Kammern auch einzeln belegt, was die Abläufe im Schichtbetrieb erleichtert.

Die Besatzung bereitet das Schiff für den Einsatz vor. Über einen großen Schlauch werden 31 Tonnen Trinkwasser ins Schiff gepumpt. Die Crew bringt Verbrauchsgüter, Verpflegung und Getränke an Bord und ein Reinigungsteam sorgt für klar Schiff. Man spürt eine leichte Anspannung, aber auch Routine in den Abläufen. Um 12 Uhr warten warme Brötchen, Bockwurst und Tee in der Messe. Mit großer Vorfreude wird das Aushängen des Wochenspeiseplans erwartet. „Jackpot“, höre ich von einem Kollegen, der sich über die Ankündigung des Matjestopfs und der Rippchen freut. Der Kommandant weist die Crew in die bevorstehenden Tage ein. Der Wachplan wird ausgehängt: Die Nautik, die Technik und der seemännische Bereich sind jeweils im Vier-Stunden-Rhythmus rund um die Uhr eingeteilt, inklusive einer festen Ruhezeit von acht Stunden. Angerechnet werden insgesamt 15 Stunden und 15 Minuten Dienstzeit pro Tag.

Leinen los, wir legen ab

Das Ablegen ist ein sogenanntes Alle-Mann-Manöver, das heißt, alle packen mit an. Überall auf dem Schiff ist Bewegung. Die Hilfsdiesel[1] werden gestartet und die Techniker holen das Landanschlusskabel ein. Die Stromversorgung von Land wird gekappt. Nach der Meldung „Bordfremdes Personal von Bord, alle Systeme gecheckt“, ertönt dreimal hintereinander die Schiffshupe (Horn) und wir legen ab. Kurz darauf haben wir den Hafen Warnemünde verlassen und es folgt das Kommando: „Schiff klar machen für Flugbetrieb!“ Ein Hubschrauber soll eine Stunde später auf dem Deck landen. Ein Szenario, das regelmäßig geübt werden muss und den Beteiligten viel Professionalität und Routine abverlangt.

***Der Flight Deck Officer[2]** weist den Hubschrauber während der Landung ein.*

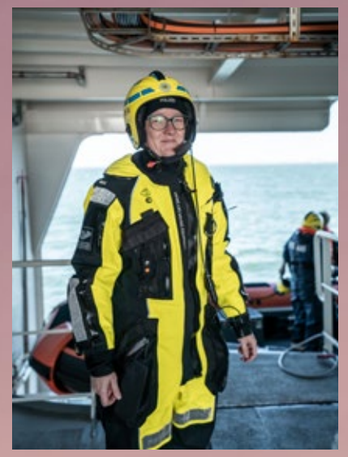
[1] *Hilfsdiesel dienen der unabhängigen Stromversorgung von Schiffen*

[2] *Flugdeckoffizier*

Titelthema

***Zum Mittagessen** kocht Paul Spaghetti Carbonara.*

***Eine Glocke gehört auf jedes Schiff** ab 20 Metern Länge.*



***Autorin an Deck** – wasserdicht verpackt*

***Im Caley-Davit (Aussetzungsvorrichtung) hängt das Boot in einem Haltegeschirr starr** an einem ausfahrbaren Kranarm, wird mit diesem auf die Wasseroberfläche abgesetzt und automatisch ausgeklinkt.*

Zuvor klappen vier Männer die Seitengitter des Landedecks herunter und laufen den gesamten Bereich Zentimeter für Zentimeter ab, um mögliche Fremdkörper zu entdecken.

Zur sicheren Landung weiß der Pilot genau, wie schnell das Schiff auf welchem Kurs fährt und wie die Windverhältnisse sind. Nur der Flight Deck Officer darf sich auf Deck aufhalten. Vier Crewmitglieder warten auf sein Zeichen, um den Hubschrauber nach der Landung an Deck festzumachen. In der Messe stehen andere in voller Montur für den Brandschutz und die beiden Schiffsköche für Erste-Hilfe-Maßnahmen bereit. Alle sind hochkonzentriert und es herrscht absolute Ruhe auf der Brücke. Der Hubschrauber landet sicher.

Nach einem kurzen Austausch setzen die Piloten ihren Einsatzflug fort.

Inzwischen ist es 15 Uhr und aus der Messe duftet es nach frischem Kaffee. Die POTSDAM erhält einen Auftrag: Aus dem Fehmarnbelt, einer Wasserstraße zwischen Dänemark und Deutschland, nähert sich ein russischer Schiffsverband mit östlichem Kurs. Wir sollen den zwei Korvetten und der Fregatte entgegenfahren, sie identifizieren und bis zum Verlassen der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone begleiten. Dies wird noch bis in die Nacht dauern.

Ein Sonnenuntergang wie aus dem Bilderbuch

In der Kombüse bereiten Fritze und Paul derweil das Abendessen zu. Sie panieren 60 Schnitzel, dazu gibt es Kroketten und Pilze. Während Fritze schon vor über 30 Jahren bei der Marine kochte, ist Paul erst seit wenigen Monaten bei der Bundespolizei. Er schätzt es, dass er trotz langer Einsatzfahrten mehr und vor allem planbare Zeit für seine Familie hat. Den Speiseplan bestimmen die beiden eigenständig, kaufen ein und erledigen die Abrechnung. Das Lieblingsgericht an Bord ist Grützwurst, nach Voranmeldung wird auch vegetarische Kost zubereitet. Beim Essen mischt sich das Klappern des Bestecks mit Gesprächen über geplante Urlaubsreisen und die fällige Steuererklärung.

Um 20 Uhr erfolgt der erste Schichtwechsel. Auf der Brücke tauschen die Schiffsführer Lageinformationen aus und man wünscht sich „gute Ruhe“. Für einige Crewmitglieder beginnt jetzt die erste Ruhezeit, um 4 Uhr fängt für sie der neue Tag an. Es wird nun merklich ruhiger auf dem Schiff. Auf den Gängen wird mit Rücksicht auf die Schlafenden nur noch geflüstert. Ein traumhafter Sonnenuntergang taucht die Ostsee in ein goldenes Licht. Während unsere Handykameras im Dauereinsatz sind, erinnert sich Bootsmann Jan an frühere Fotowettbewerbe.

Heutzutage genießt die Crew den malerischen Anblick nur noch mit dem bloßen Auge. Später werden wir sanft in den Schlaf geschaukelt.

Polizeiliche Kontrolle auf Rügen

Um 7 Uhr duftet es in der Messe nach warmen Brötchen. Wie im Hotel können wir zwischen verschiedensten Eiervariationen wählen. Ein Blick auf die Teller der anderen verrät, dass das Omelett mit Käse und Speck der Favorit ist. Während des Frühstücks meldet Bootsmann Uwe, dass die Toiletten defekt sind. Das kommt wohl öfter vor, die Störung ist aber nach kurzer Zeit wieder behoben.

Um 9 Uhr sind wir in wasserdichte, isolierte Anzüge mit integrierter Schwimmweste verpackt und mit Helm und Funk ausgestattet. Mit einem Kran lassen die Techniker die beiden Kontrollboote ins Wasser und in zügiger Geschwindigkeit erreichen wir nach zehn Minuten den Hafen Glowe auf Rügen. Die Bootsführer Jan und Uwe schaffen es, uns so durch die etwa ein Meter hohen Wellen zu lenken, dass wir nicht nass werden. Die Streife kontrolliert eine Yacht mit drei Seglern aus Deutschland und Polen. Nach der Identitätsfeststellung und einer kurzen Befragung ohne Besonderheiten fahren wir zurück zur POTSDAM und werden über die Seilwinde wieder in luftige Höhe gezogen.

Ein Schiff voller Spezialisten

Nach dem Mittagessen wollen wir mehr über die Menschen an Bord erfahren. Schnell wird klar, dass sich hier viele individuelle Persönlichkeiten zusammenfinden. Der Jüngste ist 30 Jahre, den längsten Arbeitsweg hat ein anderer mit 300 Kilometern. Trotz unterschiedlicher dienstlicher und privater Lebensläufe verbindet alle die Liebe zur Seefahrt.

kompakt 04 | 2023

***Im Maschinenraum** überprüft Basti alle Geräte.*

***Reik (links) und Sascha studieren** die Seekarten.*

Im Maschinenraum treffen wir Basti und Andreas, die beide schon seit ihrer Einstellung bei der Bundespolizei den Wunsch hatten, zur See zu fahren. Während Basti elf Jahre bei der Bundesbereitschaftspolizei arbeitete, bevor er 2016 die maritime Fortbildung begann, erfüllte sich für Andreas, der gebürtig aus Bayern kommt, der Traum bereits nach einem Dienstjahr. Beide mögen das handwerkliche Arbeiten und haben sich daher für den technischen Bereich entschieden. Dazu brauchen sie Kenntnisse in Elektrik, Mechatronik sowie in Gas- und Wassertechnik, die sie in der Fortbildung erworben haben. Wie wichtig auch Elektrotechnik ist, verstehen wir, nachdem wir in den riesigen Schalt- und Sicherungskasten schauen. Zu den Aufgaben der Techniker gehört die Kontrolle und Wartung der Maschinen, das heißt regelmäßige visuelle Überprüfung der Kontrolllampen und das Erkennen undichter Stellen sowie die Abarbeitung der elektronischen Wartungsanzeige.

Das Abendessen wird heute nicht aus der Küche gereicht, sondern steht wie zu Hause in großen Schüsseln auf den Tischen bereit. Zu dampfenden Pellkartoffeln gibt es Matjestopf oder Kräuterquark.

Später auf der Brücke beugt sich Sascha mit Zirkel und Kursdreieck über eine Seekarte. Vor zehn Jahren ist er zur Bundespolizei See gewechselt und spezialisierte sich aufgrund seiner Affinität zur Mathematik zum Nautiker. Er stellt die Kommunikation zwischen der Schiffsführung und der Leitstelle in Cuxhaven sicher und ist für Navigation sowie die Wartung der Brückentechnik zuständig. Im Schiffstagebuch trägt er alles Wichtige, beispielsweise den Seefunkverkehr, gegebene Kommandos, Kurse, Distanzen und Geschwindigkeiten ein. Sollten die nautischen Geräte ausfallen, muss nach örtlichen Gegebenheiten navigiert werden. Sascha überprüft daher, ob das, was er aus dem Brückenfenster sieht, mit dem vorhandenen Kartenmaterial übereinstimmt. Sobald er Änderungen feststellt, beispielsweise verlegte Bojen, überträgt er diese in die Karte.

***Von der Brücke aus** hat Kommandant Frank alles im Blick.*

Kommandant Frank ist „der Alte“ an Bord. Er ist für das ganze Schiff mit Crew und Technik verantwortlich. Sich selbst sieht er eher als Dirigenten: „An Bord ist man aufeinander angewiesen und muss besonders teamfähig sein.“ Das Zusammenspiel verschiedener Generationen und aller Fachkräfte muss funktionieren. Sollte es Probleme geben, geht Frank dazwischen. Aber allzu oft kommt das nicht vor. Die Vielfalt seiner Besatzung macht für ihn die richtige Mischung aus.

Herausforderungen

Nach zwei Tagen heißt es für **kompakt**, Abschied zu nehmen. Trotz der kurzen Zeit fühlen wir uns inzwischen als echter Teil der Crew. Das Leben an Bord ist sehr familiär. Anders, als wenn man nach acht Stunden Dienst nach Hause geht, sind wir hier rund um die Uhr zusammen. Die täglichen Pendelzeiten zwischen Wohn- und Dienstort spart man sich. Für Eigenbrötlerei und Alleingänge ist hier kein Platz. Wer aber echte Kameradschaft, einen guten Zusammenhalt und gegenseitige Unterstützung sucht, wird hier an Bord fündig. Aber es gibt natürlich auch Entbehrungen. Eingeschränkte Internetverbindungen je nach Standort und fehlendes WLAN erschweren den Kontakt nach Hause. Auch wenn der Dienstplan grundsätzlich für ein Jahr im Voraus feststeht, kann es zu kurzfristigen Änderungen aufgrund von Einsatzlagen oder Unterstützungsbedarf bei anderen Besatzungen kommen. Der Urlaub wird besatzungsweise geplant, bei Abweichungen bemüht man sich selbst um Ersatzpersonal. Wer aber Herausforderungen und Abwechslung sucht, hat auf einem Einsatzschiff die Möglichkeit, neben dem Polizeiberuf noch einen zweiten auszuüben und damit zu einem ganz besonders vielfältigen Team im Heimathafen der Bundespolizei zu gehören. ■

Von Sonnenschein bis Herbststurm

Schiffsführung am Simulator trainiert

Text **Ines Michaelsen**

Mit einem der modernsten Schiffsführungssimulatoren Europas kann die Bundespolizei See seit August 2022 jegliche Einsatzszenarien im Verfahrenstrainingszentrum (VTZ) in Neustadt in Holstein üben. Die Fortbildung der Schiffsführung ist sehr komplex und umfangreich. Sie reicht vom An- und Ablegen, dem Navigieren in verschiedensten Wetter- und Verkehrslagen, bis hin zur Landung eines Hubschraubers auf Deck des Einsatzschiffs.

Das VTZ ist eine Einrichtung des Maritimen Schulungs- und Trainingszentrums, der zentralen Fortbildungsstätte der Bundespolizei See.

Bevor die neue Technik in Betrieb genommen werden konnte, war die Dienststelle auf die Simulatoren von Partnerbehörden wie der Deutschen Marine oder den Hochschulen der Seefahrt an Nord- und Ostseeküste angewiesen.

Viele praxisnahe Fortbildungen, allen voran das Trainieren von polizeilichen Einsatzszenarien, konnten entweder nicht oder nur sehr eingeschränkt durchgeführt werden.

Die dafür benötigten eigenen Schiffe waren in Einsätzen gebunden oder digitale Simulationen standen nicht zur Verfügung. Extreme Wetterszenarien und Einsatzsituationen können jetzt simuliert werden, die witterungs- oder anlassbedingt in der Realität nur sehr selten vorkommen.

Die Verantwortlichen auf der Schiffsbrücke, der Kommandant und sein Stellvertreter, der Wachhabende und der Nautiker, profitieren von der neuen Technik.

Der Sprung auf die 86er-Klasse

In der Projektgruppe ist eine hohe Fachexpertise vertreten. Sie besteht aktuell aus je zwei Vertretern der Informationstechnik, der Nautik sowie einem Schiffstechniker. Um gerade in der Nautik mit noch breiterem Wissen aufgestellt zu sein, sind ein ziviler Kapitän (Große Fahrt[1]) und ein Erster Nautischer Offizier fester Bestandteil des Teams.

Die neuen Einsatzschiffe der 86er-Klasse sind die derzeit leistungsstärksten Einsatzmittel der Bundespolizei See.

Möchte man einen Vergleich zwischen der 66er- und 86er-Klasse ziehen, so wäre es ein Umstieg von einem SUV auf einen Lkw. Der Dienst auf der Schiffsbrücke ist anspruchsvoller geworden und muss entsprechend geübt werden.

***Der Regieraum** – von hier aus werden die verschiedenen Lagen eingespielt.*

[1] *Unbegrenzte, weltweite Seefahrt auf allen Meeren*

***Auf der Brücke** befinden sich der Nautiker, der Rudergänger und der Kommandant (von links).*

Mehr als 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten bisher die Vorzüge der Schiffssimulation in unterschiedlichen Fortbildungen wahrnehmen.

Auf Knopfdruck können die verschiedensten Bedingungen auf den Schiffsbrücken eingespielt werden. Ob Sonnenschein mit ruhiger See oder der Herbststurm mit meterhohen Wellen und weißer Gischt, ob die lauschige Lübecker Bucht oder der stark frequentierte Hamburger Hafen – alles ist möglich. Wenn es bei einem Trainingsszenario zu einem Unfall kommt, kann ein neuer Versuch gestartet werden. In der Realität ginge ein entstandener Schaden schnell in die Millionen Euro.

Einmal im Leben ein großes Schiff steuern

In Neustadt in Holstein traf ich als Redakteurin der **kompakt** den Leiter der Projektgruppe Verfahrenstraining, René Bensch. Ich sprach mit ihm und seinem Team, um mehr über die hochmoderne Technik zu erfahren. Sogar das Steuer durfte ich einmal selbst in die Hand nehmen.

„Ich stehe auf der Brücke eines Einsatzschiffes und verlasse den Hafen bei ruhiger See und Sonnenschein. Plötzlich zieht unvorhergesehen ein heftiges Unwetter auf. Die Wellen schlagen hoch, die weiße Gischt spritzt bis ans Fenster der Schiffsbrücke. Der Regen fällt waagerecht. So schnell wie das Unwetter aufgezogen ist, zieht es wieder vorbei.

Szenenwechsel: Ich fahre mit der BP 81 POTSDAM elbaufwärts an Blankenese vorbei. In der Ferne ist schon die Elbphilharmonie zu sehen, der Michel thront über der Skyline Hamburgs. Im Hamburger Hafen herrscht rege Betriebsamkeit. Volle Konzentration ist gefordert. Backbord (links) voraus kommt der rote Kussmund am Bug eines bekannten Kreuzfahrtschiffs auf mich zu. Eine ungewollte Ablenkung mit schweren Folgen, denn auf Steuerbord übersehe ich eine die Elbe kreuzende Fähre. Es kommt zur Kollision. Ohrenbetäubender Krach von berstendem Stahl ist zu hören, Alarme ertönen, die BP 81 neigt sich langsam nach Backbord. Das Licht geht an. Ich befinde mich zum Glück auf einer der Schiffsbrücken des Simulators.“

Blick in die Zukunft

Nach der erfolgreichen Integration des neuen Simulators bereiten die Angehörigen des VTZ den nächsten Aufbauschritt vor. Ein Bordwaffen-Einsatzsimulator soll integriert und vernetzt werden. Gleiches wird bis 2025 noch mit einem Schiffsmaschinensimulator und einer virtuellen Trainingsumgebung (Virtual Reality – VR) zur Ausbildung von Flight Deck Officers[2] für den Bordflugbetrieb geschehen. Ziel ist es, im VTZ mittelfristig ein simulations- und VR-gestütztes Training aller Befehls- und Kommandostände der 86er-Klasse durchführen zu können. Damit wird die Bundespolizei See über ein effektives Alleinstellungsmerkmal in der Aus- und Fortbildungsarchitektur der europäischen maritimen Sicherheitsbehörden verfügen. ■

[2] *Flugdeckoffizier*

***Ermittlungsbeamtin Esther Hecht** im Einsatz*

Den Ermittlern auf der Spur

Tatort Meer

Text **Kirstin Hartmann**

Seit 33 Jahren bin ich Teil dieser Behörde. Kreuz und quer ging es für mich in dieser Zeit durch verschiedenste Aufgaben und Standorte. Auf See hatte es mich dienstlich allerdings noch nie verschlagen. Trotzdem glaubte ich bis dato, die Bundespolizei ganz gut zu kennen. Bei meinem Besuch bei der Maritimen Ermittlungs- und Fahndungsgruppe (MEFG) in Neustadt in Holstein wurde ich eines Besseren belehrt.

April 2023, irgendwo auf der Nordsee. Eine wertvolle Messtonne mit einer Größe von mehr als neun Metern schwimmt beschädigt und losgelöst von ihrer Sollposition. Wertvoll, da diese anhand aller aufgezeichneten Daten, die auch militärisch oder meteorologisch nutzbar und damit nachweispflichtig sind, die Wirtschaftlichkeit eines Offshore-Windparks ermittelt. Der Eigentümer stellte den Sachverhalt fest und informierte die Bundespolizei.

Die Messtonne wird geborgen. Die Kriminaltechnikerinnen und -techniker der MEFG sichern alle Spuren an der Tonne. Im Ergebnis wird eine Kollision festgestellt. Die Ermittlungsarbeit geht weiter. Verschiedenste Datenbänke, die Schiffsbewegungen aufzeichnen, werden ausgewertet. Ein vermutlicher Verursacher unter fremder Flagge kann schnell ermittelt werden. Mit internationalem Rechtshilfeersuchen werden durch die dortigen Behörden Beweise am Verursacherfahrzeug gesichert. Der Tatverdacht erhärtet sich. Die Ermittlungen sind beendet, eine Verhandlung steht noch aus. Ein wirtschaftlicher Gesamtschaden von etwa 525.000 Euro steht zu Buche.

Schlauchboote gegen Tanker

März 2022, Überwachungsflug über der Ostsee. An Bord des Hubschraubers ist auch ein Ermittlungsbeamter der Gruppe. Mehrere kleine Schlauchboote der Umweltschutzorganisation Greenpeace attackieren einen voll beladenen Öltanker und blockieren mehrfach seinen Kurs. Der Tanker wird mit dem Schriftzug „OIL IS WAR“ beschmiert. Die erste Ansprache erfolgt aus dem Hubschrauber heraus. Kräfte des angeforderten Einsatzschiffes stellen die Identität der Beteiligten fest und erteilen Platzverweise. Die Schlauchboote mit Farbanhaftungen werden sichergestellt, die Beweissicherung wird durch die Kriminaltechnik der MEFG aufgenommen. Das Verfahren der Staatsanwaltschaft ist bis heute offen.

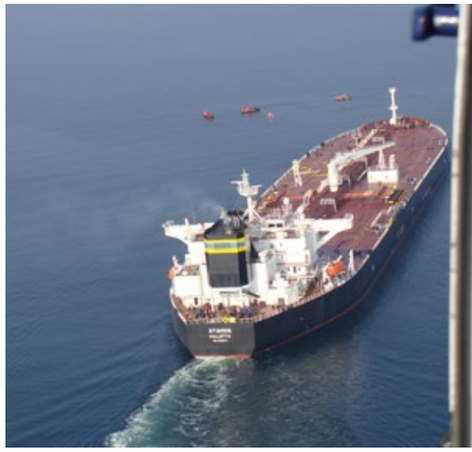
Die Verletzlichkeit der Kritischen Infrastruktur mit maritimem Bezug ist spätestens seit den mutmaßlichen Anschlägen auf die Gaspipelines Nord Stream 1 und 2 sichtbar geworden. Öl- und Gastanker sowie Offshore-Windparks als Energielieferanten sind für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der MEFG nur eines von vielen möglichen hochsensiblen und bedeutenden Themen, die schnell zu Einsatz- und Ermittlungsszenarien führen können.

Aufgaben und Kompetenzen

Die geschilderten Sachverhalte spiegeln nur zwei der komplexen Aufgaben wider. Das Herzstück der Ermittlertätigkeit stellt die tägliche Seeüberwachung dar. Die taktische Führung des Hubschraubers ist Aufgabe des Personals der MEFG. Während dieser Flüge kann der maritime Fachblick der Ermittlungsbeamtinnen und -beamten Gewässerverunreinigungen entdecken. Nicht selten spülen Schiffe unerlaubte Stoffe ins Meer. Mit Hilfe der Seilwinde am Hubschrauber werden dann Wasserproben direkt während des Fluges genommen. So ist die zügige Aufklärung bei Verstößen gegen den Umweltschutz jederzeit gewährleistet. Auf diesen Streifen erfolgt auch die polizeiliche Überwachung der Schengener Außengrenzen von Nord- und Ostsee sowie des Seeverkehrs, um bei Verstößen sofortige Ermittlungen aufzunehmen. Auch die sogenannten Search-and-Rescue-Einsätze bei Seenotfällen gehören zur Aufgabe der MEFG und erfolgen während des Einsatzflugbetriebs über See. Außerdem obliegen ihr die Beweissicherung unter Wasser durch Taucher und Ermittlungen in Pirateriefällen mit deutschem Bezug, bei unnatürlichen Todesfällen auf deutschen Schiffen und auf Windenergieanlagen. Die MEFG blickt dabei auf viele erfolgreich bewältigte Situationen und Großlagen zurück.

Um all dem gewachsen zu sein, bedarf es besonderer Qualifikationen. Im günstigsten Fall haben die Ermittlungsbeamtinnen und -beamten die maritime Grundausbildung durchlaufen und das Wissen für eine polizei-

***Offshore-Windparks:** Schwerpunkte der Überwachungsflüge*



***Greenpeace nähert sich in Schlauchbooten** dem Tanker.*

***Training für das Überleben** auf See*

***Auf Streife** – Ostseeüberwachungsflug mit der Fliegerstaffel Fuhlendorf*

liche Betrachtung des Schiffverkehrs von der Pike auf gelernt. Zwingend sind die Lizenz für den Seefunk, die Anpassungsfortbildung für Spezialisten Lufteinsatz/Air-Rescue-Specialist (ARS) und die Anschlussfortbildung für Maritime ARS. Somit sind sie in der Lage, an der Winde eines Hubschraubers Menschen von Plattformen und aus dem Meer zu retten. Das Team absolviert zudem die Pflichtschulung „Überleben auf See“ (STASS). Das Akronym steht für Short Term Air Supply System und somit für einen Vorrat an Luft für einen kurzen Zeitraum – hier in Form einer kleinen Sauerstoffflasche. Der Sauerstoff reicht für ein bis zwei Minuten – je nachdem, wie schnell man atmet. Die Flasche gehört neben anderen überlebenswichtigen Dingen in der Weste zur persönlichen Einsatzbekleidung und -ausstattung. In allen erdenklichen Absturzszenarien lernt das Personal der MEFG sich aus dem Wasser zu retten.

Flüge übers Meer

Eine ähnlich beeindruckende Expertise bringen die Besatzungen der seeflugtauglichen Hubschrauber der Fliegerstaffel Fuhlendorf (Schleswig-Holstein) mit. Ob als Pilot oder Systemoperator: Auch die Spezialisten der Lüfte kennen die STASS-Flasche aus den regelmäßigen Überlebenstrainings als Grundvoraussetzung für das Fliegen über See. Eine Landung auf Deck eines unruhig schaukelnden Einsatzbootes bei stürmischer See und hohen Wellen ist um einiges anspruchsvoller und gefährlicher als eine Landung auf festem Untergrund.

Unabhängig vom Einsatz der MEFG steht in Fuhlendorf ein Hubschrauber rund um die Uhr mit einer Besatzung für das Havariekommando (HK) bereit. Hierbei handelt es sich um eine gemeinsame Einrichtung von Bund und Küstenländern, die losgelöst und zusätzlich zu den bundespolizeilichen Aufgaben übertragen ist. Das HK bewältigt maritime Großschadenslagen und Rettungssituationen. Etwa zehn Jahre dauert es, bis man nach Erhalt der Fluglizenz als Kommandantin oder Kommandant für das HK fliegen darf. Unzählige Windenaufzüge und Decklandungen auf Schiffen – bei Tag und Nacht sowie bei gutem und schlechtem Wetter – werden in dieser Zeit absolviert.

Durch den Seeflugbetrieb entsteht ein Mehraufwand bei der technischen Wartung der Hubschrauber. Nach jedem Flug werden zum Schutz vor Korrosion durch Salzwasser die Triebwerke, das Fahrwerk, das Windenseil und der Unterboden mit Wasser gespült. Notschwimmer, Rettungswesten, Kälteschutzanzüge, Rettungsboote und Rettungsinsel, die zur Grundausstattung gehören, müssen überprüft werden.

Ein seeflugtauglicher Hubschrauber erreicht aufgrund seiner Zusatztanks eine größere Reichweite. Außen an der Maschine befinden sich Notschwimmereinrichtungen, die sich nach einer Notwasserung entfalten und den Hubschrauber gute 36 Stunden auf dem Meer halten. Auf dem Bildschirm an Bord des Hubschraubers kann die digitale Seekarte abgerufen werden. Position, Kurs und Funkrufzeichen von Schiffen werden in Echtzeit dargestellt. Technik, über die andere Fliegerstaffeln nicht verfügen, die auch das Team der MEFG zur Aufgabenerfüllung nutzt.

Fazit und Feedback

Ich wurde nicht nur mit einem mir völlig unbekannten Aufgabenbereich der Bundespolizei konfrontiert. Ich lernte mit den Kolleginnen und Kollegen der MEFG Spezialisten kennen, die über ein beeindruckendes Know-how verfügen, die top ausgebildet sind und deren Arbeit von enormer Außenwirkung und Relevanz ist. Knapp 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören zu diesem relativ kleinen Team, leisten Großes und haben mich wirklich beeindruckt. ■

Außenansicht

„Hochinteressante Einblicke in die deutsche Bundespolizei“

Text **Gregor Wenda**

Ministerialrat Gregor Wenda hat Jura und Public Management studiert und arbeitet seit 20 Jahren im österreichischen Bundesministerium für Inneres (BMI). Neben seinen Tätigkeiten in der Rechtssektion des BMI ist er seit 2011 stellvertretender Chefredakteur des Behördenmagazins „Öffentliche Sicherheit“. In dieser Funktion hatte er die Gelegenheit, zahlreiche Polizeidienststellen in Europa und den USA zu besuchen und Reportagen zu schreiben[1]. Am 1. Mai 2023 wurde Gregor Wenda zum Leiter der Abteilung für Wahlangelegenheiten im BMI bestellt.

Im Verlauf der letzten etwa 15 Jahre hatte ich mehrmals die Gelegenheit, im Rahmen von Recherchen für die Zeitschrift „Öffentliche Sicherheit“, das offizielle Fachmagazin des österreichischen Bundesministeriums für Inneres, die vielseitigen Zuständigkeiten der deutschen Bundespolizei kennenzulernen.

Meine persönlichen Erinnerungen an die deutsche Bundespolizei reichen bis in die frühen 1980er Jahre zurück, als ich als Schüler erstmals Freunde meiner Eltern im Großraum Frankfurt am Main besuchte. Zwischen Deutschland und Österreich gab es damals noch Grenzkontrollen, die Beamten und Fahrzeuge des Bundesgrenzschutzes stachen mir sofort ins Auge. Als im Jahr 1989 in Ungarn, nur eine knappe Autostunde von Wien entfernt, die ersten Löcher in den „Eisernen Vorhang“ geschnitten wurden und im Sommer 1989 zahlreiche Menschen aus der DDR über Ungarn nach Österreich flüchteten, sollte es nur noch wenige Monate bis zum Fall der Berliner Mauer und der deutschen Wiedervereinigung dauern – und damit zu nachhaltigen Änderungen beim Grenzschutz.

Seit damals sind die Aufgaben der heutigen Bundespolizei stark gewachsen und meine Reportagen für die „Öffentliche Sicherheit“ erlaubten mir wiederholt hochinteressante Einblicke: So etwa 2011, als ich die Arbeit der Bundespolizei bei der Sicherung des Münchner Oktoberfests, insbesondere im Areal der Bahnhöfe, beobachten konnte oder 2014, als ich im Gemeinsamen Zentrum der deutsch-französischen Polizei- und Zollzusammenarbeit in Kehl am Rhein Beamtinnen und Beamten der Bundespolizei über die Schulter schauen durfte. Zweimal hatte ich das Privileg, von der renommierten Spezialeinheit GSG 9 der Bundespolizei empfangen zu werden. Einmal anlässlich ihres 40-jährigen Jubiläums 2012 und einmal im Rahmen der internationalen „Olympischen Spiele“ der Polizei-Sondereinheiten „Combat Team Conference“ (CTC) 2015. Dass bei dieser CTC das österreichische Einsatzkommando Cobra den 1. Platz errang, krönte die damalige Reise nach Sankt Augustin.

Zuletzt wurde mir im Jahr 2022 die Möglichkeit zuteil, die Bundespolizei See in Neustadt in Holstein zu besuchen und ein größeres Verständnis für die polizeilichen Tätigkeiten auf der Nord- und Ostsee sowie im Rahmen von Frontex[1]-Einsätzen zu erlangen. Für mich als Bürger eines Landes ohne Meereszugang war es spannend, eines der mächtigen Einsatzschiffe und das Zusammenspiel mit der Fliegerstaffel zu sehen. Auf hoher See ist man zum Teil tagelang in einzigartiger Weise als Team „zusammengeschweißt“, an Bord muss jeder Handgriff sitzen. Bemerkenswert war auch das neue Verfahrenstrainingszentrum mit dem zu dieser Zeit modernstem Schiffsführungssimulator Europas. Das Trainingszentrum stand gerade kurz vor der Eröffnung und beeindruckte mit seiner Rechenleistung und den vielseitigen virtuellen Möglichkeiten.

Dank meiner Recherchen im Rahmen der verschiedenen geschilderten Besuche konnte ich nicht nur mehr über die Polizeiarbeit in Deutschland erfahren, sondern professionelle und hochmotiviert agierende Einsatzkräfte treffen. Durch die breite Palette der Verantwortlichkeiten – vom Grenzschutz über die Bahnpolizei, internationale Kooperationen, die Terrorbekämpfung und die Flugpolizei bis zum Seedienst – wird die deutsche Bundespolizei mit Sicherheit auch weiterhin interessanten Stoff für das österreichische Lesepublikum, das zu einem Gutteil aus Polizei- und Behördenkreisen kommt, bieten. ■

[1] www.bmi.gv.at/sicherheit

[2] Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache

Die Bundespolizei See im Auslandseinsatz

Was Poseidon abverlangt

Text **Janine Seewald und Wulf Winterhoff**

Poseidon steht in der griechischen Mythologie für den Gott des Meeres. Den Überlieferungen zufolge ist er in der Lage, Wasser zu kontrollieren. Der Einsatz von Kontroll- und Streifenbooten (KoSB) in der Ägäis nimmt sich diesen großen Namen zum Vorbild. Seit 2016 unterstützt das deutsche maritime Einsatzkontingent im Rahmen der Joint Operation (JO) Poseidon die griechische Küstenwache beim Schutz der Grenzen.

Gut sieben Jahre waren die Boote der Bundespolizei auf der griechischen Insel Samos stationiert. Das Einsatzgebiet der über 20 Polizistinnen und Polizisten, zusammengesetzt aus Bundespolizei See, Bundeszollverwaltung, Wasserschutzpolizeien der Länder und internationaler Unterstützung aus den Niederlanden und Polen, erstreckte sich rund um die Insel. Roland Labrenz (57) ist leitender Maschinist in der Bundespolizeiinspektion (BPOLI) See Neustadt in Holstein und gehört mit mehr als 30 Einsätzen seit April 2016 zu den Erfahrensten im deutschen Kontingent. Ihn reizte damals die neue Aufgabe in fremden Gewässern. Er sagt: „Von Strand und Taverne sind wir weit entfernt. Hier muss einer auf den anderen Acht geben, der Zusammenhalt ist sehr wichtig. Die Realität von Flucht und Elend wird hier mehr als deutlich. Die Chance, Menschen zu retten, motiviert mich, genauso wie die Erfahrung internationaler Zusammenarbeit. Einige meiner Erlebnisse vor Ort, wie die Rettung von 105 Geflüchteten auf einem unserer Schiffe, werde ich wohl nie vergessen.“

Umzug nach Leros

Ende März 2023 zog das deutsche Einsatzkontingent um. Da die griechische Küstenwache ihre Präsenz auf Samos erhöht hat, unterstützen die Boote der Bundespolizei in einem neuen Seegebiet. Die BP 62 UCKERMARK wurde zur circa 70 Kilometer südöstlich gelegenen Insel Leros überführt. Mit dem gesamten Personal und Material stach das erste der zwei vor Ort eingesetzten KoSB der Bundespolizei in See. Die gut vierstündige Überfahrt gestaltete sich malerisch. In vielen kleinen abgelegenen Buchten verstecken sich einsame Strände. Vorbei an unbewohnten Felsinseln, zeitweise in Begleitung von Delfinen, hieß das neue Seegebiet die Besatzung herzlich willkommen.

LEROS

- Griechische Insel im Ägäischen Meer
- Inselgruppe der Südlichen Sporaden
- Größe: 54,052 Quadratkilometer
- Einwohner: etwa 8 500
- Hauptort: Agia Marina
- Fährverbindungen nach Kalymnos, Kos, Rhodos und Samos
- Nationaler Flughafen im Norden der Insel

Vor der Küste Leros erhöhten die Kolleginnen und Kollegen zusammen mit den griechischen Partnern die Präsenz im neuen Revier. Die Insel ist kleiner als Samos, in einer Stunde Fußmarsch zu überqueren und touristisch wenig erschlossen. Die in diesem Teil der Ägäis herrschenden Winde stellen die Bootsbesatzung oft vor besondere Herausforderungen. Auch aus logistischer Sicht sind Auslandseinsätze wie dieser eine beachtliche Aufgabe. Sichere Liegeplätze erkunden, Unterkünfte beschaffen und die gesamte Infrastruktur sicherstellen, sind nur einige der nötigen Vorbereitungen. „Das Kontingent mit dem Planungsbüro und allen organisatorischen Anforderungen funktioniert wie eine kleine Dienststelle“, erklärt einer der Kollegen. Um den Auftrag für Frontex[1] wahrnehmen zu können, muss das alles schnellstmöglich neu aufgebaut und arbeitsfähig gemacht werden.

Hartmut Streu ist 57 Jahre alt und Angehöriger der BPOLI Warnemünde. Als KoSB-Fahrer führt er an der Ostseeküste Kontrollen in Sport- boot- und Fischereihäfen durch und sagt: „Der Umzug nach Leros ist ein Neuanfang. Da meine Familie hinter mir steht, werde ich so lange es geht für diesen Einsatz zur Verfügung stehen. Mich motiviert mein Anteil am gemeinsamen Schutz der Grenzen und die Möglichkeit zu helfen, wenn Menschen in Seenot geraten.“

***Roland Labrenz** ist leitender Maschinist an Bord.*

Aufgaben auf hoher See

Die Polizistinnen und Polizisten der JO Poseidon sind in erster Linie mit dem Schutz der Schengenaußengrenze beauftragt. Das Mandat umfasst aber auch die Bekämpfung des Schmuggels, den Fischereischutz, die Aufklärung von Umweltdelikten auf dem Wasser und die Seenotrettung. In Seenot geraten nicht nur flüchtende Menschen, die mit maroden Seefahrzeugen versuchen, die griechischen Inseln zu erreichen oder von Schleusern auf einer der vielen vorgelagerten und verlassenen Felseninseln ausgesetzt werden. Auch Fischerboote und Sportsegler sind im Einsatzgebiet schon in gefährliche Situationen geraten. Dabei ist die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den griechischen Partnern prioritär und eine der Voraussetzungen für erfolgreiche Einsätze.

[1] Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache

Das Einsatzkontingent
Ein Einsatzkontingent, das aus maximal vier Bootsbesatzungen mit jeweils sechs Kolleginnen und Kollegen besteht, ist in der Regel einen Monat vor Ort. Im Februar und März 2023 leisteten die Polizistinnen und Polizisten insgesamt 640 Einsatzstunden. Zur reinen Streifenzeit von sechs Stunden kommen jeweils eine weitere für Vor- und Nachbereitung hinzu. Da die Boote auch während der Ruhezeiten im Hafen unter ständiger Aufsicht stehen, gibt es zusätzliche Wachzeiten an Bord. Währenddessen können kleinere Reparaturen und technische Überprüfungen auf dem 21 Meter langen KoSB durchgeführt werden. Zur Crew gehören Bootsführerinnen und -führer, Maschinistinnen und Maschinisten sowie nautisches und seemännisches Personal.

***Hartmut Streu,** Kontroll- und Streifenbootfahrer beim Umzug nach Leros*

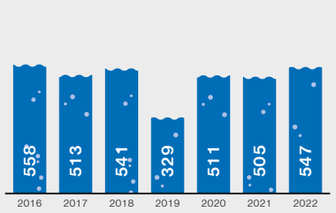
Anna Diser ist 39 Jahre jung und gehört zum nautisch-seemännischen Personal der BPOLI Neustadt in Holstein. Sie nimmt zum zweiten Mal am Einsatz JO Poseidon seit 2022 teil. Anna kam 2020 zur Bundespolizei See und entschied sich für den Einsatz in Griechenland. Sie sagt: „Ich war neugierig auf eine Auslandsverwendung und die internationale Zusammenarbeit. Ich habe für mich herausgefunden, dass dieser Einsatz genau das ist, was ich machen wollte. Meine Erwartungen haben sich zu 100 Prozent erfüllt. Kritische Situationen auf See habe ich hier noch nicht erlebt. Diese Erfahrung fehlt mir noch, aber das macht mir in meinem Team keine Sorgen. Für mich ist das hier der richtige Weg. Den Umzug finde ich spannend. Auf Leros ist alles da, was man braucht – was will man mehr?“

Kein Ende in Sicht
Seit dem 1. März 2016 patrouillieren die Boote BP 62 UCKERMARK und die BP 64 BÖRDE regelmäßig in griechischen Gewässern. Bereits mehrfach berichtete die **kompakt**[2] über den Auslandseinsatz in der Ägäis. Mit den Worten „Kein Ende in Sicht“, fanden schon vorangegangene Artikel einen passenden Abschluss. Auch mit dem Umzug von Samos nach Leros wird der Frontex-Einsatz Joint Operation Poseidon zukünftig fortgeführt. Für den Schutz der Schengenaußengrenzen ist er wichtiger denn je. Wie sehr die Worte recht behalten, sehen wir am Neuanfang auf Leros. Ein Ende des Einsatzes ist nach wie vor nicht in Sicht … ■

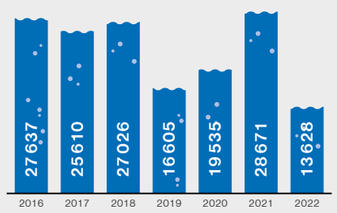
[2] Ausgaben 02|2016, 01|2018 und 04|2019, online unter www.bundespolizei.de

Zahlen, Daten, Fakten

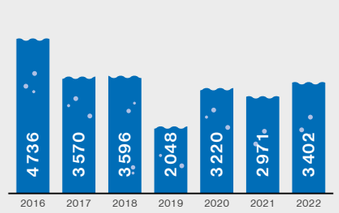
Anzahl der Seestreifen



Gefahrene Seemeilen



Geleistete Seestunden



Kolumne

Vom Berliner Hauptbahnhof raus auf die Ostsee

Text **Heike Bremer**

Die Autorin (44) ist Sachbearbeiterin Öffentlichkeitsarbeit in der Bundespolizeiinspektion Berlin-Hauptbahnhof und seit 2019 Redakteurin der **kompakt**.

Brummbärtige Männer mit weltergegerbter Haut und tätowierten Oberarmen – so in etwa war meine Vorstellung der seefahrenden Bundespolizisten, mit denen ich 48 Stunden auf dem Einsatzschiff POTSDAM ab Warnemünde verbringen sollte. Als Landratte kannte ich bislang nur die Fähre nach Schweden und touristische Ausflüge auf der Spree. Als ich gebeten wurde, die Einsatzreportage für diese Ausgabe zu schreiben, war ich sofort begeistert und neugierig. Von der Bundespolizei See hatte ich natürlich schon gehört und gelesen, Berührungspunkte gab es bislang allerdings keine. Nicht verwunderlich also, dass in meiner Fantasie die Crew wie in einem Jules Verne-Roman Pfeife rauchend an Deck steht, nach Land Ausschau hält und bei Fehlverhalten das Deck schrubben würde.

Die Realität ist natürlich ganz anders und das ist auch gut so. Auf der POTSDAM arbeiten Bundespolizisten wie ich, die aber faktisch alle noch einen zweiten seemännischen oder technischen Beruf ausüben. Männer, die zum Teil schon immer für die Seefahrt brennen, und andere, die es eher zufällig hierhin verschlug. Diejenigen, für die die Bundespolizeiinspektion Warnemünde nahe am Wohnort liegt, und andere, die für ihren Traumberuf mehrere hundert Kilometer Fahrweg in Kauf nehmen. Solche, die bereits mit Vorerfahrungen beispielsweise aus der Marine hierhin gekommen sind, und andere, die erst hier an Bord ihr Handwerkszeug gelernt haben.

Besonders beeindruckt hat mich die Routine, mit der alles auf dem Schiff erledigt wird. Nichts wirkt hektisch oder unbeholfen. Alle Handgriffe gehen fließend ineinander über und jeder weiß, was er zu tun hat. Dass im Grunde genommen jeder alles kann, macht die Mannschaft zu einer homogenen Einheit. Immer wieder kommt mir der Begriff Kameradschaft in den Sinn. Auf einem Schiff bildet sich diese tiefe Form des kollegialen Miteinanders fast automatisch. Sechs Tage lang lebt und arbeitet man hier rund um die Uhr zusammen. Die vielfältigen Aufgaben an Bord ließen sich ohne die Solidarität untereinander gar nicht bewältigen.

Am zweiten Tag bin ich mit den Schiffsgeräuschen und dem Seegang vertraut. Nur noch selten schiebt mich beim Laufen eine Welle gegen die Wand. Mit der Besatzung führe ich interessante, aufrichtige Gespräche. Ich fühle mich erstaunlich wohl. Als würde ich wirklich dazugehören. Als ich am Abend kurz das Zeitgefühl verliere, ernte ich wohlwollendes Nicken: „Jetzt bist Du richtig angekommen!“ Ich beobachte das Zusammenspiel der verschiedenen Charaktere an Bord. Natürlich spüre ich, dass es auch hier leichte Spannungen zwischen einzelnen Seemännern gibt. Aber wie in jeder anderen Einheit, Dienstgruppe oder jedem anderen Einsatzzug findet man sich auch hier in der Mitte. Das Miteinander ist wirklich beeindruckend.

Mir bleiben wertvolle Erinnerungen an eine wunderbare Crew, interessante Gespräche, gutes Essen und viel frische Meeresluft. Ich bin inzwischen zu alt für den Wechsel vom Berliner Hauptbahnhof auf ein Einsatzschiff. Aber vielleicht kann Ihnen ja die Bundespolizei See einen neuen Heimathafen bieten? ■

Internationale Übung der Spezialeinheiten

Combat Team Conference – 2023 bei der GSG 9 der Bundespolizei

Text **Rolf Tophoven (Journalist und Terrorismusexperte)**

Drohnen surren in der Luft, Motorradfahrer schießen mit ihren Maschinen über eine Rampe und landen punktgenau, Fallschirmspringer dirigierten ihre Schirme mit den Flaggen diverser Länder präzise in die Landungszone, Helikopter donnern über das Gelände und am Ende kracht, blitzt und raucht es gewaltig vom Dach ihrer Unterkunft. Mit einer spektakulären Schau verabschiedete Deutschlands Antiterroreinheit, die GSG 9 der Bundespolizei, die Teilnehmer der 14. Combat Team Conference (CTC).

Nach dem eindrucksvollen Schlussakkord wurden die Pokale verteilt. Dazu hatten etwa 400 Männer im Karree Aufstellung genommen. Der CTC ist der seit 1983 zuletzt im Vierjahresrhythmus ausgetragene Wettkampf nationaler und internationaler Spezialeinheiten, zumeist von Polizei-, aber auch von Militäreinheiten. Ausrichter ist stets die GSG 9.

Vier Tage kämpften, rannten, schwammen, schossen und schwitzten die Männer, jeweils in 5er-Teams an insgesamt 10 verschiedenen Übungsstationen. 46 Mannschaften, 28 aus dem Ausland, gingen an den Start. Die mit der weitesten Anreise kamen aus Asien (Singapur), Afrika (Tunesien) und aus den USA.

Den Parcours hatten Spezialisten der GSG 9 aufgebaut, die selbst nicht teilnahmen. Er verriet unterschiedliche „Raffinessen“ und Können. Es ging um Kraft, Schießpräzision, taktisches Verhalten sowie Umsetzen und Lösen von Aufgaben mittels Know-how und Intelligenz. Also Körper und Geist waren gleichermaßen gefordert.

Alle Teilnehmer stehen in ihren Ländern im Kampf gegen Terroristen, Kriminelle, Reichsbürger, Schleuser und andere: die Spezialeinsatzkommandos der Bundesländer oder die Zentrale Unterstützungsgruppe Zoll, die GSG 9 bei uns, die Cobra-Einheit zum Beispiel in Österreich oder das Federal Bureau of Investigation (FBI) – Hostage Rescue Team in den USA. Mit diesem Team ist Joshua J. aus dem FBI Hauptquartier in Quantico zum CTC nach Hangelar gekommen. Er fasst gegenüber **kompakt** zusammen: „Wir sind gerne hier. Haben eine besondere Freundschaft zur GSG 9 entwickelt, sind in ständigem Austausch über Einsätze und Krisenlagen. Nur im Verbund der Polizeikräfte weltweit sind wir in der Lage, Gefahren wie den Terrorismus erfolgreich zu bekämpfen. Wir brauchen heute mehr denn je ein internationales Netzwerk von Spezialisten, wie jene Männer, die hier beim CTC zusammenkommen und die in der Praxis für unser aller Sicherheit und Freiheit einstehen und kämpfen!“

***Es galt, Hindernisse aller Art** zu überwinden.*

***Rennen** in großer Hitze*

***Trotz der Anstrengung** eine willkommene Abkühlung*

Internationale Kontakte haben sie bei der GSG 9 seit jeher favorisiert und gepflegt. Der Verband hat sich stets in führenden Rollen beim ATLAS-Verbund eingebracht. Das ist der Kooperationsverbund europäischer Spezialeinheiten, der nach dem 11. September 2001 gegründet wurde. Jährliche Übungen und Workshops prägen die Arbeit der Mitglieder und vertiefen die Kontakte untereinander. Wie hoch der CTC auch international bewertet wird, dokumentierte der Vizepräsident der ATLAS-Vereinigung als er über den CTC von einer Art „Olympiade der Spezialeinheiten“ sprach. Und wie bei olympischen Spielen will beim CTC 2023 auch jedes Team gewinnen. Es gab Platzierungen für das beste nationale, internationale Team und den Lorbeer für den Gesamtsieger nach Addition aller Punkte nach zehn Übungen.

GSG 9-Kommandeur Jérôme Fuchs erklärt: „Natürlich will jedes Team gewinnen und arbeitet hart dafür, wie bei jedem Wettkampf, aber darum geht es nicht nur – noch wichtiger ist das Zusammenkommen der Teams, die Kameradschaft untereinander und der Erfahrungsaustausch über Vorgehen und Praktiken im Einsatz. Es geht nicht darum, wer die beste Spezialeinheit des Bundes, der Länder oder international hat, denn jede Einheit hat ihre besonderen Fähigkeiten und ihr Know-how – keiner kann alles!“ Mit Blick auf den Angriffskrieg auf die Ukraine fügt er hinzu: „Seit anderthalb Jahren hat sich die Welt verändert. Umso wichtiger ist es, dass wir hier mit Freunden und Fachleuten zusammenkommen im Wissen, wofür wir einstehen!“

„Der CTC ist in seiner Art ein einzigartiges Treffen nationaler und internationaler Spezialeinheiten von Polizei und Militär!“

Olaf Lindner

Die Abschlussübung erforderte mit Laufen, Schießen, Schwimmen und Schwitzen nochmals den ganzen Mann. Und als das Siegerteam bei dieser Station, die Mannschaft der österreichischen Spezialeinheit Cobra, die Ziellinie durchlief, wurde es wie alle anderen durch den massiven Strahl der Wasserwerfer der Bundespolizei „begrüßt“. Mit dieser Schlusseinlage endete die viertägige Hitzeschlacht beim CTC 2023.

Olaf Lindner, selbst einmal Kommandeur der GSG 9 und heute Präsident der Bundespolizeidirektion 11 und verantwortlich für alle Spezialkräfte und die Spezialeinheit GSG 9 der Bundespolizei, stellte zusammenfassend fest: „Der CTC ist in seiner Art ein einzigartiges Treffen nationaler und internationaler Spezialeinheiten von Polizei und Militär! Ich bekomme Anerkennung und Anfragen zwecks Teilnahme aus der ganzen Welt. Hier geht es nicht nur um den Sieg in diesem Wettkampf, es geht um Professionalität, man lernt sich kennen und weiß schließlich, dass man sich bei Bedrohungslagen auf den Partner verlassen kann!“

Einen Gesamtsieger des CTC 2023 gab es natürlich auch. Das Team Enzian aus der Schweiz stemmte den Siegerpokal in die Höhe.

Nach dem Jubel schloss der CTC 2023 mit einer bewegenden Szene: GSG 9-Kommandeur Jérôme Fuchs verbeugte sich vor den Kameraden der angetretenen Einheiten. Für ihn, der 2014 die GSG 9 übernahm, war es der dritte und letzte CTC. Er ist jetzt Vizepräsident der Bundespolizeidirektion 11. ■

***Ein herausfordernder internationaler Wettstreit** geht zu Ende.*

Kampfsporttraining war der erste Kontakt zur Polizei

Mehr als ein Geschwisterpaar bei der Bundespolizei

Text **Stefan Guggemos**

Die Wurzeln ihrer Familie liegen in Kroatien, die Staatsbürgerschaft der Geschwister ist die österreichische und ihre berufliche Heimat haben sie in der Bundespolizei gefunden: Die Familie Puškarić aus Bayern. Mihaela (35) war die Erste bei der Bundespolizei, Antonella (28) und Adriana (24) folgten ihr und als Jüngster ist auch Antoni (19) in den Kreis unserer Kolleginnen und Kollegen eingetreten.

Vier Geschwister bei der Bundespolizei: *Mihaela, Adriana, Antoni und Antonella (v. l. n. r.)*

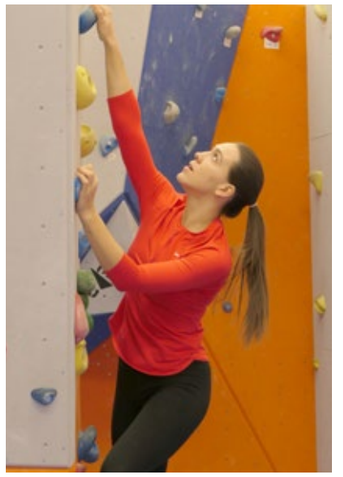
Viele Gespräche auf Familientreffen drehen sich um die Bundespolizei, schließlich sind Vater und Mutter sehr stolz, dass vier ihrer fünf Kinder bei der Polizei sind. „Viele Freunde finden es lustig, dass wir vier bei der Bundespolizei sind“, erzählt Antonella.

Die Puškarićs zogen 1990 von Kroatien nach Wien. „Das war drei Monate vor Ausbruch des Balkankrieges. Wir hatten sehr viel Glück“, berichtet Mihaela. Etwa zehn Jahre später zog die Familie weiter nach Straubing in Bayern, wo schon Verwandte lebten.

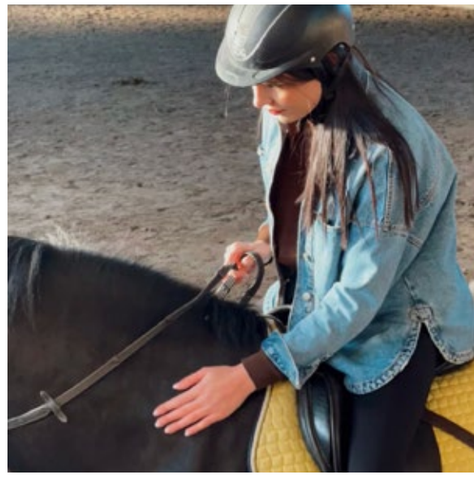
Mihaela hatte ihren ersten Kontakt zur Polizei als Jugendliche in Wien: Ihr Kampfsporttrainer war Polizist. So war das erste Interesse schnell geweckt. Nach dem Umzug nach Bayern und der Mittleren Reife ging sie zur Bundespolizei. Ihre Ausbildung erhielt Mihaela noch in der damaligen Bundespolizeiabteilung Rosenheim, was für sie besonders spannend war. „Wir waren als Anwärterinnen und Anwärter sehr nahe am Berufsalltag dran“, erzählt Mihaela. „Im Winter 2005/2006 rückten wir Auszubildenden mit der Abteilung Rosenheim zusammen aus, um die Schneemassen von einsturzgefährdeten Hallendächern zu schippen.“

Ihrer kroatischen Muttersprache ist es zu verdanken, dass Mihaela bald als

Antoni trainiert Kickboxen *seit er neun Jahre alt ist.*



Adriana in der Boulderhalle *des Aus- und Fortbildungszentrums in Bamberg*



Antonella teilt ihr Hobby *mit rund vier Millionen Deutschen.*

Sprachmittlerin eingesetzt wurde. Sie begleitete zum Beispiel den früheren Vizepräsidenten der Bundespolizei, Jürgen Schubert, auf einer Reise zum kroatischen Polizeipräsidenten nach Split. „Ob ich damals überhaupt schon Polizeimeisterin war, kann ich nicht mehr sagen“, meint Mihaela lachend. Es folgten weitere Auslandseinsätze in Kroatien und 2012 war sie für ein Jahr ins Referat für internationale Zusammenarbeit im Bundespolizeipräsidium abgeordnet. Inzwischen ist Mihaela verheiratet, heißt Pranjković und ist Mutter von zwei Kindern. Ihren Dienstposten hat sie in der Bundespolizeidirektion München in der Lage- und Einsatzzentrale. Den Aufstieg in den gehobenen Dienst würde sie gerne noch machen, aber an das Präsenzstudium ist neben der Familie momentan nicht zu denken.

Antonella kam als Zweite der Geschwister 2011 zur Bundespolizei. „Ich stand vor der Entscheidung, in den medizinischen Bereich zu gehen oder mich zur Bundespolizistin ausbilden zu lassen.“ Auch wenn die Anfangszeit der Ausbildung im BPOLAFZ Oerlenbach von Heimweh geprägt war, hat sie ihre Wahl nie bereut. Auch ihr Hobby ist sportlich, aber anders als ihre Geschwister macht sie keinen Kampfsport – in ihrer Freizeit reitet sie mit Leidenschaft. Nach Erfahrungen in der Bundespolizeiabteilung Deggendorf und am Landshuter Hauptbahnhof ist sie seit 2020 im Ermittlungsdienst der Inspektion Passau tätig.

Adriana ist seit 2017 bei der Bundespolizei. Nach einem Jahr Ausbildung im mittleren Dienst wechselte sie in das Studium für den gehobenen Dienst. Heute ist sie Lehrgruppenleiterin für Einsatzlehre und Schießausbilderin im BPOLAFZ Bamberg. Eine Besonderheit in Bamberg kommt ihr sehr gelegen: die Boulderhalle auf dem Sportgelände. So kann Adriana auch in der Dienststelle ihrem Hobby nachgehen. Ähnlich wie ihre Schwester Mihaela möchte auch sie später im Ausland ihren Dienst verrichten: „Am liebsten würde ich als SAV[1] beim Schutz einer Botschaft eingesetzt werden“, erklärt Adriana.

Die Fünfte im Bunde, Monika, hat beruflich übrigens nichts mit der Polizei zu tun. Zusammen mit ihrem Mann betreibt sie in Straubing mehrere Tankstellen und Immobilien.

Antoni ist der Jüngste aus der Familie Puškarić. Seine Augen leuchten, wenn er von der Arbeit spricht. Schon im Kindergartenalter hat er sich für die Polizeiarbeit interessiert. Als seine Schwester Mihaela dort einen Vortrag gehalten hat, ist sein erstes Foto in Schutzweste entstanden.

Die Faszination für den Polizeiberuf hat ihn seitdem nicht mehr losgelassen, so nahm er im Alter von 15 Jahren an der Panther-Challenge in Deggendorf teil. Dort konnte Antoni zusammen mit rund 100 anderen Schülerinnen und Schülern drei Tage lang den Polizeiberuf kennenlernen. Ihm hat es gefallen und so begann er im Jahr darauf seine Ausbildung im BPOLAFZ Bamberg. Bewegung und Sport sind Antonis großen Leidenschaften, er trainierte Kickboxen im Verein und nahm an Wettkämpfen teil, doch neben der Bundespolizei fehlt ihm dafür die Zeit. Seit März 2023 versieht er seinen Dienst in der Bundespolizeiabteilung Deggendorf. „Wenn wir nicht im Einsatz sind, stehen Einsatztraining, Schießtraining und sehr viel Sport auf dem Programm“, berichtet Antoni. Neben regelmäßigen Einsätzen an der österreichischen Grenze war er zum Beispiel auch in Berlin bei den Kontrollen des temporären Mitführverbots gefährlicher Gegenstände am Ostbahnhof Ende März 2023 dabei.

Die Vier sind nicht die einzigen Polizistinnen und Polizisten in der Familie: Eine Cousine ist bei der österreichischen Polizei. Das ist grenzüberschreitender Familieneinsatz für die Sicherheit. ■

[1] Sicherheitsbeamte an deutschen Auslandsvertretungen

Michael Reis – ein Pfarrer, wie er in keinem Buche steht

Ein Leben mit vielen Stationen

Text **Ronny von Bresinski**

Es gibt Menschen, die einen schon beim ersten Treffen beeindrucken. Pfarrer Michael Reis ist für mich einer dieser Menschen. Kein typischer Pfarrer. Aber wie sieht ein typischer Pfarrer eigentlich aus? So, wie Michael Reis, auf jeden Fall nicht. Sein Erscheinungsbild, aber insbesondere seine Geschichte, haben mich beeindruckt und neugierig gemacht.

Wir verabreden uns und ich treffe Pfarrer Reis an einem kalten Wintertag in Rostock (Mecklenburg-Vorpommern). Sein Büro befindet sich in der hiesigen Bundespolizeiinspektion. Doch wer Räume wie beim Bischof von Limburg erwartet, der wird enttäuscht. Pfarrer Reis ist evangelisch und „residiert“ am Ende eines trostlosen Flures auf nicht einmal zwölf Quadratmetern.

Beim Betreten seines Büros muss ich mich leicht ducken, denn im Türrahmen hängt eine Klimmzugstange. „Zum Aushängen“, entgegnet Pfarrer Reis mir, als er meinen verdutzten Blick sieht. Als ich die Hantelbank in seinem winzigen Büro sehe, muss ich schmunzeln. „Das passt so zu Ihnen“, sage ich. „Ja, mir nahm man bei meiner Zeit als Pfarrer bei der Bundeswehr auch eher ab, dass ich ein Mitglied bei den Spezialkräften bin, als Pfarrer.“ Michael Reis ist über 1,90 Meter groß, trägt Glatze und seinem Körper ist anzusehen, dass die Hantelbank nicht nur zur Dekoration in seinem Büro steht. 145 Kilogramm hat er in Spitzenzeiten damit zur Hochstrecke gebracht, erzählt er mir.

Kampfschwimmer, Molli oder lieber Kirche?

Geboren und aufgewachsen ist der heute 55-Jährige im mecklenburgischen Kühlungsborn an der Ostsee. Als er als Kind die Kampfschwimmer der Nationalen Volksarmee[1] am Strand sah, stand sein Berufswunsch fest. Da wollte er später unbedingt dazugehören.

***Pfarrer und Autor** vor dem Dienstgebäude der Bundespolizeiinspektion Rostock*

Seine Eltern waren zwar gläubig und er trug auch stets ein Kreuz um den Hals, aber so genau nahm er es als Jugendlicher nicht mit dem Glauben, erzählt mir der Pfarrer.

Durch eine Freundin fand der damals 15-Jährige Anschluss an die Junge Gemeinde in Kühlungsborn. „Erstmals hatte ich das Gefühl, dass es keine Rolle spielte, wer ich war, wo ich herkam oder was ich konnte. Die Junge Gemeinde war bedingungslos. Das beeindruckte mich. Sie lasen und rezitierten Hermann Hesse, den kannte ich damals gar nicht. Sie sangen im Chor, diskutierten und nahmen mich so, wie ich war. Auch das kannte ich bis dahin nicht.“ Seinen Lehrern in der Schule missfiel dies. Eine Lehrerin forderte von ihm gar, dass er das Kreuz ablegen sollte, da dies nicht zum Uniformhemd der Freien Deutschen Jugend[2] passen würde. Als er daraufhin das Hemd ablegen wollte, lenkte die Lehrerin ein.

„Nach der Schule ging ich zur Deutschen Reichsbahn und wurde Lokführer. Auf der Dampfeisenbahn Molli[3] fuhr ich als Heizer. Für mich war es ein Traum. Doch mehr und

[1] Streitkräfte der damaligen DDR

[2] Kommunistischer Jugendverband in der ehemaligen DDR

[3] Mecklenburgische Bäderbahn Kühlungsborn

***Pfarrer Reis bei einer Predigt:** „Der Talar schützt mich und verhindert, dass ich alles mit nach Hause nehme.“*

mehr stellte ich fest, dass es nicht meine Welt war. Mehr und mehr hinterfragte ich auch den Staat. Durch ein Plakat, das ich für den Schaukasten der Kirche gemalt hatte, geriet ich sogar in den Fokus der Staatssicherheit[4]. Ich hatte darauf die Szenerie einer Demonstration gezeichnet. Auf einem Transparent stand: ‚Freiheit ist die Freiheit der Andersdenkenden.‘ Die Staatssicherheit war damals bei Mitgliedern der Kirche und setzte sie unter Druck, doch sie hielten dicht und verrieten mich nicht. Auch das war nicht selbstverständlich.

Mir wurde es schließlich zu viel und ich verweigerte den Wehrdienst. Den Gedanken hatte ich schon länger in mir. Der Auslöser war eine Predigt, in der mein damaliger Gemeindepastor sagte: ‚Du kannst nicht zwei Herren dienen!‘ Das hatte gesessen.“

Statt Wehrdienst: Schikane und Gräben

„Wehrdienstverweigerung. Was heute so einfach klingt, war es damals mitnichten. Darauf standen in der DDR bis zu zwei Jahre Haft. Ich verweigerte dennoch. Von da an ging es für mich beruflich bergab. Ich wurde im Betrieb geschnitten, durfte nicht mehr die Lok fahren, auch nicht als Heizer. Ich musste in die Wartung. Doch damit nicht genug, schickte man mich nach Brandenburg, um dort Gräben auszuheben. Ich hatte keinen Plan B, aber meinen Glauben, der mir Halt gab. ‚Das geknickte Rohr wird er nicht brechen‘, war ein Ausspruch, dessen Bedeutung ich in dieser Zeit gelernt habe.

In der Gemeinde bemerkte man, dass es mir nicht gut ging und bot mir Hilfe an. Ich ging zunächst in die Behindertenarbeit. Das war etwas gänzlich anderes, aber ich war nicht mehr dieser täglichen Hetze und den Anfeindungen ausgesetzt.“

Endlich saubere Finger

„Im September 1989 begann ich meinen kirchlichen Weg in der Diakonenausbildung im vorpommerschen Züssow. Endlich hatte ich etwas gefunden, das zu mir passte. Und endlich hatte ich mal saubere Finger, das hatte ich bei der Bahn nämlich nie“, schildert mir Pfarrer Reis mit einem Lächeln.

Gemeinsam mit einem Freund fuhr Michael Reis am 7. Oktober 1989 nach Berlin. Sein Begleiter hatte ihn zu der Tour überredet mit den Worten: „Es verändert sich etwas.“ Aber was sie an diesem Tag in Berlin erleben sollten oder eher mussten, hatten beide nicht erwartet. Es war der 40. Jahrestag der Gründung der DDR. Michael Gorbatschow, der letzte Staatspräsident der Sowjetunion, war in der Stadt und sprach die berühmten Worte: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ Doch davon bekam Michael Reis nichts mit.

An der Weltzeituhr am Alexanderplatz demonstrierten viele Menschen gegen den Staat, darunter Michael Reis.

[4] Das Ministerium für Staatssicherheit war der Geheimdienst der DDR

***Bis zum Sommer** war Pfarrer Reis Seelsorger in der Bundespolizei.*

***Vor seiner Verwendung bei der Bundespolizei** war er Militärpfarrer bei der Bundeswehr.*

Soldaten mit Schlagstöcken stürmten plötzlich in die Demonstration. Michael Reis lief um sein Leben. Seinen Begleiter hatte er längst verloren. Doch plötzlich blieb er stehen, ging auf die Knie und betete. „Ich weiß heute nicht, warum ich dies tat. Während meines Gebetes erfasste mich jemand wie aus dem Nichts und zog mich in einen Hinterhof. Dort war auch mein Freund. Für mich ein ganz besonderer Moment.“

Der Weg zum Pfarrer

Ein Mitschüler führte ihn eines Tages nach Erfurt. Dessen Onkel war Rektor der Predigerschulde im dortigen Augustinerkloster. Michael Reis war begeistert und in ihm wuchs der Wunsch, Theologie zu studieren. Das Kloster ermöglichte ihm diesen und er studierte in Erfurt und in Berlin. Nach seinem Vikariat[5] in Mecklenburg-Vorpommern absolvierte er sein Zweites Theologisches Examen als Jahrgangsbester. So wurde er zunächst Streetworker und Religionslehrer. „Die Zeit zwischen Jugendhaus und Gymnasium war wahnsinnig toll und prägend. Doch ich wollte Pastor sein und so führte mich mein Weg zurück nach Mecklenburg. Ich erhielt eine Stelle in der Gefängnisseelsorge in Neubrandenburg. Gleichzeitig war ich Dorfpastor. Ein wirklich schöner, aber auch sehr fordernder Teil meines Lebens. Ich sah in den Häftlingen die Personen unabhängig von der Tat. Ich musste neun Türen passieren, bis ich aus dem Gefängnis war. Das half, die Dinge dort zu lassen. Aber ich habe im Knast auch den Teufel getroffen …“ Nach sechs Jahren war die Zeit als Gefängnisseelsorger vorbei.

Nur der verwundete Arzt ist ein guter Arzt

Die Zeit danach beschreibt Michael Reis als die wohl schwierigste. Er wurde leitender Pfarrer im mecklenburgischen Friedland. „Dort hatte ich den Auftrag, unbeliebte Fusionsprozesse zu begleiten. Das fiel mir sehr schwer. Ich habe in der Zeit nur gearbeitet, weit über meine Grenzen hinaus. Zu viel! Am Geburtstag meiner Frau kam dann der Zusammenbruch. Ich dachte erst an einen Herzinfarkt, aber es war ein Burn-out.“ Ein Jahr war Michael Reis danach krank. Einige Auswirkungen, unter anderem Ängste, begleiten ihn noch heute.

Die nächste Station als Militärpfarrer bei der Bundeswehr erschien nach dieser Krankheit zunächst nicht angebracht. Doch Pfarrer Reis widerspricht mir: „Ich habe zum ersten Mal die Menschen verstanden. Ich hatte damals in meiner Gemeinde viele mit depressiven Phasen, die Hilfe bei mir suchten. Doch ich konnte zu der Zeit nicht nachvollziehen, was das für sie hieß. Aber jetzt mit meiner Erkrankung verstand ich es. Ich begriff, was Angst und Panik für die Menschen bedeuten.“ Er erzählt mir von einem jungen Soldaten, erst 25 Jahre alt und schwer traumatisiert. „Er nahm sich das Leben. Die Mutter war trotz des Todes dankbar und sagte mir: ‚Sie haben alles versucht.‘“ Es wird still und wir beide schweigen.

Michael Reis war mit der Bundeswehr im Kosovo und in Afghanistan im Einsatz. Sieben bis acht Gespräche führte er täglich mit den Kameraden am Hindukusch. Und keines davon war schön, schildert er mir. Nach fünf Monaten im Einsatz wurde er erneut seelisch krank und wies sich selbst in eine Klinik ein. Nach nicht mal drei Monaten war er wieder im Dienst. „Die Zeit in der Militärseelsorge war eine sehr intensive. Ich konnte viele Menschen begleiten. Manchmal wusste ich aber auch, dass ich ihnen nicht helfen kann.“ An seinem Gesichtsausdruck kann ich wohl nur im Ansatz erahnen, was das mit ihm gemacht hat. Jedoch betont Michael Reis immer wieder, dass es gut so sei und sein Talar und seine Uniform ihn schützen. So kann er gut seine Arbeit vom Privatleben trennen.

[5] *Praktische Vorbereitung auf den Beruf des evangelischen Pastors oder Pfarrers*

Die Bundespolizei ist anders

Doch nach elf Jahren in der Sonderseelsorge näherte sich für Michael Reis 2021 das Ende bei der Bundeswehr. Als er von der offenen Stelle als Seelsorger bei der Bundespolizei in Rostock erfuhr, bewarb er sich sofort. „Am Ende meines dienstlichen Lebens wieder nach Hause zu können, war ein schöner Gedanke“, sagt der 55-Jährige mit einem Lächeln. Pfarrer Reis konnte sich gegen die anderen Bewerber durchsetzen. Ausschlaggebend waren seine zahlreichen Erfahrungen. „Die Bundespolizei ist aus Sicht eines Seelsorgers völlig anders als die Bundeswehr. Die Beamtinnen und Beamten ticken anders, sind im Schichtdienst. Als Seelsorger bin ich derzeit nicht so stark gefordert. Ich merke aber, es wächst auf. Ich muss den Menschen Zeit geben. Mein Schwerpunkt liegt eindeutig auf den Einsatzkräften. Ich kann auch bei schwierigen Themen wie Bahnleichen und Schusswaffengebrauch mitreden. Beides habe ich erlebt“, sagt er mir zum Abschluss.

Wir beenden unser Gespräch und ich fahre zurück. Viele Worte bleiben in meinem Kopf und regen mich zum Nachdenken an. Ich erinnere mich an den Adventsgottesdienst in der Ansveruskirche in Ratzeburg. Die Sonne schien durch die Fenster, als ich mit wenigen anderen Kolleginnen und Kollegen das Kirchenschiff betrat. Eigentlich hatte ich gar keine Lust. Doch als ich Pfarrer Reis sah, erhellte sich mein Gesicht. Er begrüßte uns gemeinsam mit dem katholischen Pfarrer. Mit seiner freundlichen Art und den modern und klar gewählten Worten brachte er mich zum Nachdenken, Lachen und Applaudieren. Er hatte mich, wohlgemerkt als Atheisten, in so kurzer Zeit erreicht – und nicht nur mich.

Michael Reis ist jetzt Pfarrer in der Gemeinde Kröpelin (Mecklenburg-Vorpommern). ■

***Im Rostocker Hafen:** Zum Ende seiner beruflichen Laufbahn hat es den 55-Jährigen wieder in seine Heimat verschlagen.*

***Pfarrer Reis** beim Krafttraining*

***Sicherlich kein Pfarrer,** wie er im Buche steht.*

Hinsehen statt weggehen

Jeder kann helfen!

Text **Maximilian Schneider**

Es sind oftmals Situationen, die unerwartet eintreten und jeden von uns treffen können. Insbesondere an verkehrsreichen Bahnhöfen kann es zu gefährlichen Szenarien kommen. Aus diesem Grund führt die Bundespolizei gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Kampagne „Hinsehen statt weggehen“ durch. In dieser geht es darum, Reisende und Bahnpersonal mit dem Thema „Zivilcourage“ vertraut zu machen. Trainerinnen und Trainer der Bundespolizei unterrichten daher regelmäßig an verschiedenen Standorten über das richtige Verhalten.

Die Schulungen richten sich an alle Alters- und auch Personengruppen: angefangen von Schulklassen bis hin zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der DB AG. Ziel der Unterrichtungen ist es, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Ursachen von Gewalt und die Gewaltspirale kennenlernen sowie ein vorausschauendes und gefahrenbewusstes Verhalten erlernen. Dies fördert das rechtzeitige Erkennen möglicher Gefahrensituationen und die Handlungssicherheit. Weiterhin werden strafrechtlich relevante Handlungsweisen und Rechtsfolgen möglicher Tathandlungen vermittelt. Nach der Schulung sollen die Beteiligten in der Lage sein, in Notsituationen couragiert Hilfe leisten zu können, ohne sich selbst zu gefährden.

Besonders die DB AG legt mittlerweile großen Wert auf die Schulungen ihrer eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies ist nicht unbegründet, denn besonders das Personal des öffentlichen Personenverkehrs bekommt oftmals die Aggressionen der Reisenden zu spüren.

Um sich in solchen Situationen angemessen verhalten zu können, führte die Bundespolizeiinspektion Trier eine Zivilcourage-Schulung mit zehn Mitarbeiterinnen aus dem Service Point des Hauptbahnhofes Trier durch.

Als Redakteur konnte ich die Schulung in Trier hautnah miterleben. Mit praktischen Übungen und nachgestellten Gefahrensituationen bekamen die Frauen unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten und Methoden aufgezeigt, die ihnen künftig helfen sollen, sich nicht selbst in Gefahr zu bringen.

Das Feedback fiel durchweg positiv aus. Alle Beteiligten hoffen, dass das Gelernte künftig sicher angewendet und in Fortbildungen vertieft werden kann. ■

***Zivilcourage-Schulung** der Bundespolizeiinspektion Trier*

***Geschult wurde und wird so realistisch wie möglich** – auch zu Coronazeiten*

Der Unfall von Eschede

ICE 884

Text **Ronny von Bresinski**

Im Juni vor 25 Jahren kam es im niedersächsischen Eschede zum schwersten Zugunglück in der Geschichte der Bundesrepublik. 101 Menschen starben, 105 wurden verletzt. Unter den Einsatzkräften von damals waren auch Einsatzkräfte der Bundespolizei. Die Redaktion der kompakt hatte 25 Jahre nach der Tragödie die Möglichkeit, mit zwei Zeitzeugen zu sprechen.

Am 3. Juni 1998 um 10:59 Uhr verunglückte der Intercity-Express (ICE) „Wilhelm Conrad Röntgen“ bei einer Geschwindigkeit von circa 200 Kilometern pro Stunde auf der Fahrt von München nach Hamburg.

Der heutige Pensionär Uwe Rölcke war damals einer von zwei Beamten des Ermittlungsdienstes der neugegründeten Bundesgrenzschutzinspektion Lüneburg. Sein Kollege war im Urlaub und daher war mit ihm nur ein Auszubildender im Dienst, erzählt mir der heute 66-Jährige. Als er die Meldung bekam, in Eschede sei ein Zug entgleist und eine Brücke eingestürzt, wollte er es erst gar nicht glauben. Doch vor Ort bestätigte sich die Meldung. „Ich konnte es gar nicht fassen. Wir liefen vom Bahnhof Eschede aus in Richtung der Unfallstelle. Ein Wagen lag in der Böschung, andere waren einfach zusammengeschoben worden, wieder andere lagen unter der Brücke begraben. Es war ein völliges Chaos. Rettungskräfte von der Feuerwehr und dem Deutschen Roten Kreuz sowie Streifen der Polizei Niedersachsen waren bereits vor Ort. Nach Kontaktaufnahme mit dem damaligen Leiter Ermittlungsdienstes der Bundesgrenzschutzinspektion Verbrechensbekämpfung Hannover wurde ich mit anderen Kollegen zur Dokumentation der ersten Maßnahmen und zum Auffinden von ermittlungsrelevanten Gegenständen eingeteilt. Mir wurde kurz nach dem Eintreffen ein VW-Bus als Dokumentationsfahrzeug zugeteilt und ich sollte alle Meldungen dokumentieren.“

Gebrochener Radreifen

Doch was war passiert? „Bei einem Wagen des ICE war ein Radreifen gebrochen. Bei den ICE-1-Modellen kam es anfangs im Betrieb zu Brummgeräuschen. Von daher entschieden sich die Verantwortlichen seinerzeit, zwischen dem Rad und dem Radreifen einen Gummipuffer einzusetzen. Dazu wurden zwischen dem Radkörper und dem Radreifen Gummielemente eingesetzt und der Radreifen aufgepresst. Beim ICE 884 brach bei Kilometer 55,1 der Radreifen und verkeilte sich im Boden des zweiten ICE-Zwischenwagens. Diese Delle bemerkten zwar Reisende, jedoch fuhr der Zug normal weiter und daher schenkte man diesem Ereignis wohl wenig Beachtung. Es wurde im Nachgang festgestellt, dass sich

***Der heute 66-jährige Uwe Rölcke** ermittelte fünf Jahre in der Sonderkommission Eschede.*

***Der völlig zerstörte ICE 884** am Unfallort in Eschede*

der Radreifen wie ein Pflug unter dem Wagen verkeilt hatte, so dass dieser den Radlenker der vor der Brücke liegenden Weiche aufnahm und hochbog. Der Radlenker schoss im Übergang zwischen Wagen 2 und 3 bis ins Dach von Wagen 3. Das Drehgestell des Wagens 2 wurde dadurch aus der Führung gebracht, zerstörte die Festlegung der Weiche, sodass die nachfolgenden Wagen abgelenkt wurden und die Brücke zum Einsturz brachten. Zwei Wagen wurden unter der Brücke begraben. Die restlichen Wagen fuhren gegen die Trümmer der Brücke“, berichtet Uwe Rölcke. Für ihn war das Ereignis der Beginn der Arbeit in der Sonderkommission (SOKO) Eschede. Diese wurde unmittelbar nach dem Unfall durch die Polizeiinspektion Celle eingerichtet.

„Den Geruch werde ich wohl nie vergessen“

„An der Unfallstelle waren wir zehn Tage und haben von morgens bis abends gearbeitet. Wir haben einfach funktioniert, ohne viel nachzudenken. Das kam erst später. Zuerst ging es natürlich darum, die Verletzten und Toten zu bergen. Unser Dokumentationsfahrzeug befand sich direkt neben der Leichenhalle. Das bleibt in der Erinnerung. Es waren viele Einsatzkräfte überfordert. Einige saßen am Rand und hatten einen starren Blick. Es waren zwar Pastoren am Einsatzort, die fragten, wie es uns geht, und Hilfe anboten. Dafür hatten wir aber keine Zeit. Die Hilfsbereitschaft der Bevölkerung war aber sehr bemerkenswert. Das werde ich nie vergessen. Man hat uns versorgt, sich um uns gekümmert“, erzählt Uwe Rölcke.

Sicherstellung von Drehgestellen, Weichen und Wagen

Durch die Bahn wurde die Unfallstelle relativ schnell geräumt und die Teile wurden auf einem Feld neben der Strecke gelagert. Dort befindet sich heute die Gedenkstätte. Die ersten drei Wagen, welche die Brücke noch passieren konnten, wurden sichergestellt und in einem Hangar bei Celle gelagert. Auch alle Drehgestelle und die Weichen 2 und 3 mit den dazugehörigen Gleisen wurden sichergestellt. Diese sind in einer Halle im Hangar in Celle wiederaufgebaut worden. Dort wurden die einzelnen Spuren durch Sachverständige der Technischen Universität Braunschweig zur Rekonstruktion des Fahrtverlaufs aufgenommen.

„Die Ursache war uns trotz des Schadensausmaßes relativ schnell klar: die modifizierten Radreifen. Konstruktionsfehler an der Brücke konnten ausgeschlossen werden, da die Brücke ‘ordnungsgemäß‘ war. Ja, so heißt das wirklich“, berichtet mir Uwe Rölcke. „Auch die Hypothese, dass ein Pkw von der Brücke gestürzt sei und die Entgleisung verursacht haben könnte, konnten wir relativ schnell widerlegen. Wir fanden zwar einen Pkw unter den Trümmern, allerdings war dies ein abgestelltes Fahrzeug der Bahn.“ Bahnmitarbeiter hatten sich zu Wartungsarbeiten in der Nähe der Brücke aufgehalten. Auch sie wurden erfasst und getötet.

Uwe Rölcke: „Durch die Arbeit in der SOKO haben wir unzählige Erfahrungen gesammelt. Wir waren in den ICE-Bahnbetriebswerken in Hamburg und München, waren bei den Weichenherstellern und haben eng mit dem Eisenbahnbundesamt und den Gutachtern in der Technischen Universität Braunschweig und der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen zusammengearbeitet.“

Der Prozess

2003 kam es dann zum Gerichtsprozess vor dem Landgericht in Celle. Die Verhandlung fand jedoch in Eschede statt. „Ich war als Zeuge vor Gericht und damit endete meine

„Ich konnte es gar nicht fassen.“

Uwe Rölcke

***Luftbild** von der Unfallstelle*

Arbeit in der SOKO. Das Verfahren gegen drei Angeklagte der Bahn wurde gegen Zahlung einer Geldauflage von jeweils 10.000 Euro eingestellt. Für die Hinterbliebenen ein schwieriges Urteil", berichtet mir der Polizeihauptmeister außer Dienst. Dass auch er mit dem Urteil nicht richtig zufrieden ist, merkt man ihm auch noch 25 Jahre später an.

„Auch erinnert mich das Geräusch von großen Hydraulikhämmern noch heute an den Unfall."

Jörg Soetbeer

„Die Bahn wollte die Radreifen weiterverwenden, aber dank der Ermittlungen mussten alle 59 ICE-1-Triebzüge der Bahn umgerüstet werden."

Beweissicherung durch Bereitschaftspolizei

Jörg Soetbeer war damals Bearbeiter im Beweissicherungstrupp in der Zugriffshundertschaft der Grenzschutzabteilung Winsen/Luhe (Niedersachsen). Seine Einheit wurde einen Tag nach dem Unfall alarmiert und direkt in Eschede am Unfallzug eingesetzt. „An der Unfallstelle begannen wir sofort mit der Dokumentation und Spurensicherung für die Sonderkommission und wurden schon im Einsatz Teil dieser SOKO. Insgesamt viereinhalb Monate wurden wir anschließend zur SOKO nach Hannover abgeordnet. Wir dokumentierten sämtliche Drehgestelle des Zuges und gefühlt jede Bahnschwelle zwischen Eschede und Celle. Alles aufwendig und mit damals noch analoger Technik. Die Bilder, die ich in dieser Zeit sah, bleiben im Kopf. Ich fand zum Beispiel einen Ringfinger mit einem Ehering. Später erfuhr ich bei der Bearbeitung der Akten der Rechtsmedizin, wem dieser gehörte. Auch erinnert mich das Geräusch von großen Hydraulikhämmern noch heute an den Unfall. Diese waren damals gefühlt wochenlang zum Abtragen der zerstörten Brücke eingesetzt. Eine Nachbereitung, so wie wir sie heute kennen, gab es damals noch nicht. Was mir positiv in Erinnerung geblieben ist, ist die große Hilfsbereitschaft der Bevölkerung gegenüber den Helfern. Das war schon besonders." ■

Zeitreise in den Bundesgrenzschutz vor 65 Jahren

Als der BGS die Taucherzulage einführte

Text **Stefan Guggemos**

In der Bundespolizei gibt es zahlreiche Spezialeinheiten. Im Zusammenhang mit den Ermittlungen zur Sabotage an den Nord Stream-Pipelines machten auch die Taucherinnen und Taucher der Bundespolizei von sich reden. Taucher gibt es seit 1952 beim BGS. Die Belastung der Arbeit unter Wasser muss mit dem damaligen Gerät noch viel höher gewesen sein als heute mit moderner Ausrüstung. Ab 1958 wurde diese Erschwernis durch eine Taucherzulage abgegolten.

Die Richtlinien von 1958 lesen sich wie ein bürokratisches Meisterstück: Je Stunde Tauchzeit wurden in fünf Staffeln nach Tauchtiefe zwischen 4,86 Deutsche Mark (DM) bis 5 Meter und 13,50 DM ab 20 bis 40 Meter ausbezahlt. Aber Tauchen ist ja nicht gleich Tauchen: Für Tauchen ohne Helm, Taucherarbeiten in Strömung mit Strömungsschutz, in Strömung ohne Strömungsschutz oder bei Lufttemperaturen unter +3 Grad Celsius wurden weitere Zuschläge teils als Fixbetrag, teils prozentual berechnet. Als Nachweis galten die Einträge im Taucherdienstbuch. Mit dieser Bescheinigung konnten die Zulagen bei der zuständigen Grenzschutzverwaltungsstelle zur Auszahlung eingereicht werden.

Komplizierte Abrechnung ohne Computer

Diese Berechnungen erfolgten übrigens in angefangenen Sechstelstunden. Freilich standen damals keine Excel-Vorlagen mit Formeln zur Verfügung – abgerechnet wurde „per Hand". Und musste ein BGS-Taucher doch tiefer als 40 Meter tauchen, wurde eine Zulage vom Inspekteur für den BGS im Bundesinnenministerium „besonders festgesetzt".

1966 fiel diese besondere Festsetzung und es wurde ein Fixbetrag je 5 Meter weiterer Tiefe festgelegt. Auch wurden die Zulagen erhöht und die Tauchzeiten für die Abrechnung auf halbe Stunden vereinfacht.

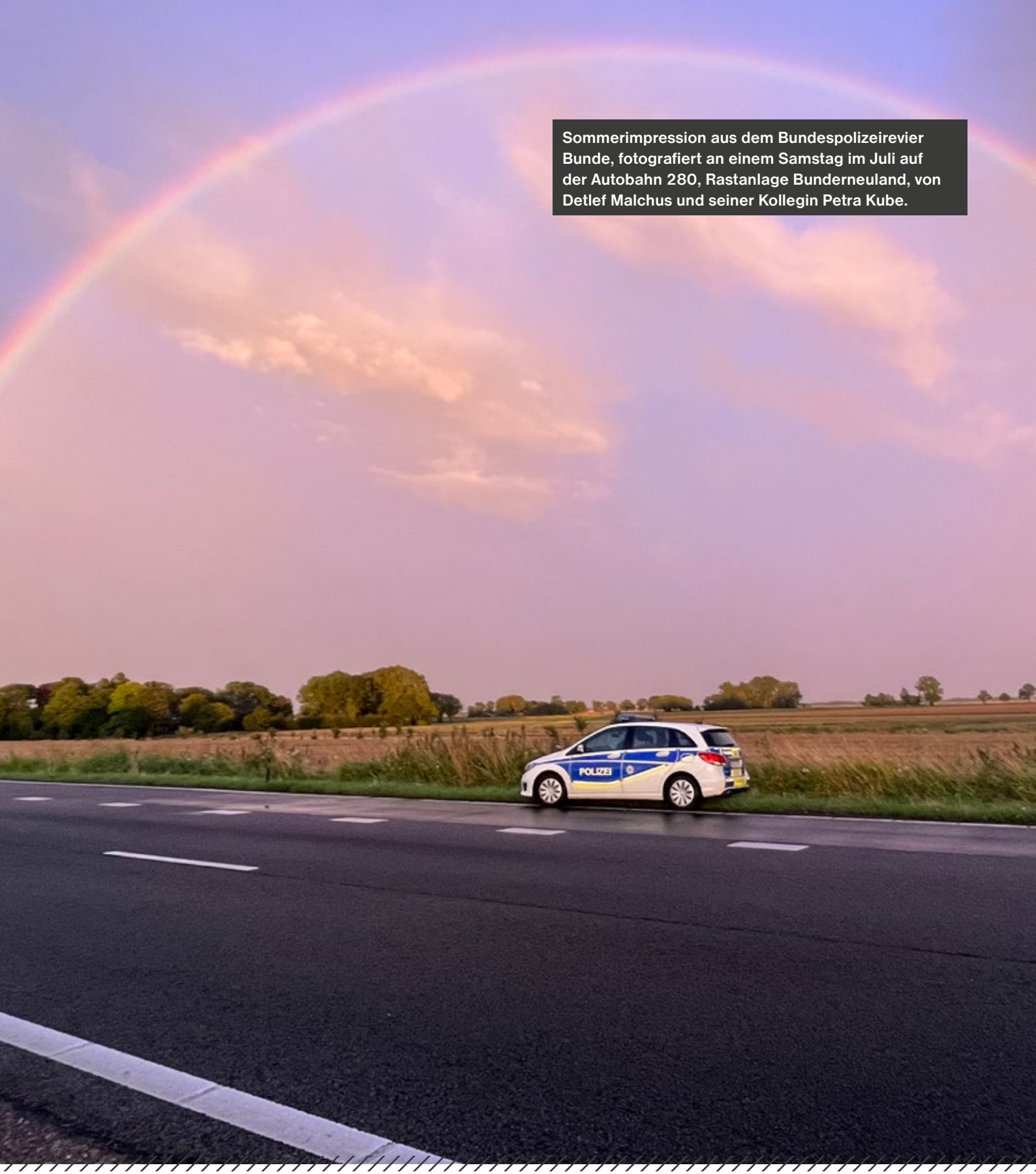
Ab Mai 1976 war Schluss mit der eigenen Lösung im BGS. Fortan waren die Zulagen einheitlich für Beamte des Bundes und Soldaten in der Erschwerniszulagenverordnung geregelt. ■

***Die Taucherausrüstung des Bundesgrenzschutzes in den 1960er Jahren** wog bis zu 100 Kilogramm.*

***Taucherinnen und Taucher in der Bundespolizei** gibt es heute in den Bundespolizeiabteilungen Sankt Augustin, Ratzeburg und Blumberg sowie bei der GSG 9 der Bundespolizei.*

Mitteilungsblatt

Ab 1958 gab das Bundesministerium des Innern ein wöchentliches „Mitteilungsblatt für den Bundesgrenzschutz" (MBIBGS) heraus, das an alle Dienststellen des Bundesgrenzschutzes (BGS) verteilt wurde. Jahresweise zu dicken Bänden gebunden, war dies das Regel- und Nachschlagewerk im Dienstgebrauch und wurde jahrzehntelang aktuell gehalten. Heute bieten uns diese Sammlungen die Möglichkeit, in die Vergangenheit des BGS zu reisen und neben alltäglichen Verfügungen auch allerhand Kurioses nachzulesen.



Sommerimpression aus dem Bundespolizeirevier Bunde, fotografiert an einem Samstag im Juli auf der Autobahn 280, Rastanlage Bunderneuland, von Detlef Malchus und seiner Kollegin Petra Kube.

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

BUNDESPOLIZEI