

DEUTSCHE POLIZEI

Nr. 8 August 2009 Zeitschrift der Gewerkschaft der Polizei



Funkstreifenwagen **Arbeitsplatz im Fokus**

In dieser Ausgabe:

Hilfeprojekt in Kriegs- und Krisengebieten:
GdP – Partner von „Lachen Helfen e. V.“

GdP-Fakten: Wer kennt sich aus?
Das DP-Sommer-Preisausschreiben

Terrorismus:
„In einer solchen Situation gibt es keine Helden!“

Tötungsdelikte in Intimpartnerschaften:
„Sie könnte noch leben, wenn die Polizei eingegriffen hätte ...“

Krankenversicherungen:
Wege zu einem fairen Wettbewerb

Seniorenjournal

GdP – Partner von „Lachen Helfen e. V.“



Während ihrer friedenssichernden Mission in Bosnien und Kroatien wollten deutschen Soldaten der Bevölkerung nicht nur militärische Sicherheit garantieren, sondern auch Unterstützung im humanitären Bereich gewähren. Aus der kleinen privaten Initiative entstand die Aktion „Lachen Helfen“, an der sich nun auch die Polizei beteiligt.

S. 17

Wer kennt sich aus?

Das Sommer-Preisausschreiben der DP fragt nach GdP-Fakten und bietet tolle Preise.

S. 22

In einer solchen Situation gibt es keine Helden!

Terror in den siebziger Jahren: Die Lufthansa-Maschine „Landshut“ wird entführt, der Pilot erschossen – ein Interview mit dem damaligen Copiloten Jürgen Vietor über die Vorfälle damals und ein zurückgegebenes Bundesverdienstkreuz heute.

S. 25

KURZ BERICHTET	2
KOMMENTAR Was kommt da auf uns zu?	4
FORUM	5
TITEL Unser täglicher Arbeitsplatz	6
GDP-POSITIONSPAPIER Wir wollen einen rundum sicheren Arbeitsplatz	15
HILFEPROJEKT IN KRIEGS- UND KRISENGEBIETEN GdP – Partner von „Lachen Helfen e. V.“	17
ARBEITSBEDINGUNGEN Management in die Qualitäts-„Freiheit“	20
RECHT	21
GDP-FAKTEN: WER KENNT SICH AUS? DP-Sommer-Preisausschreiben	22
TERRORISMUS „In einer solchen Situation gibt es keine Helden!“	25
TÖTUNGSDELIKTE IN INTIMPARTNERSCHAFTEN „Sie könnte noch leben, wenn die Polizei eingegriffen hätte ...“	31
ALTERSVORSORGE Eigenheimförderung über Riester-Rente	35
GESUNDHEIT Krankenversicherungen: Wege zu einem fairen Wettbewerb	37
SENIORENJOURNAL	38
BÜCHER	40
IMPRESSUM	40



NACH DER WAHL DROHEN DRAMATISCHE SPARMASSNAHMEN:

GdP befürchtet Kollaps der inneren Sicherheit

Einen Kollaps der inneren Sicherheit befürchtet die GdP, wenn nach der Bundestagswahl die Karten auf den Tisch gelegt werden. „Durch die hohe Staatsverschuldung, Steuermindereinnahmen und die Finanzierung der sozialen Lasten als Folge der steigenden Arbeitslosigkeit droht ein Desaster der öffentlichen Haushalte. Bereits jetzt wird hinter der Hand von dramatischen Einsparungen im öffentlichen Dienst ab dem nächsten Jahr geredet. Nach der Bundestagswahl lässt die Politik die Hosen runter“, so GdP-Bundeschef Konrad Freiberg, Bundesvorsitzender. Schon jetzt fahre die Polizei auf den letzten Reserven. Zusätzliche Einsparungen zur Konsolidierung

der Haushalte würden mit verschärften sozialen Spannungen zusammentreffen. Das sei ein explosives Gemisch für die innere Sicherheit in unserem Land.

Im Kommentar in dieser Zeitung (s. S. 4) schreibt Konrad Freiberg: „Wir, die Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes, werden für die gewaltigen Folgekosten der Finanzkrise aufkommen müssen. Und die Leute, die sie verursacht haben, kommen davon. Man wirft ihnen noch Geld hinterher. Es geht um soziale Gerechtigkeit und um Verteilungsgerechtigkeit. Danach müssen die Politiker vor der Wahl gefragt werden.“

red.

DGB-STUDIE:

Hohes Armutsrisiko bei Jugendlichen

Mehr als 900.000 Jugendliche zwischen 15 und 24 Jahren bekommen nach einer DGB-Studie Hartz-IV-Leistungen. Zudem erhalten fast 300.000 Jugendliche Arbeitslosengeld I. Damit sind 1,2 Millionen Jugendliche unter 25 Jahren „förder- oder hilfebedürftig“. Etwa 3,4 Millionen junge

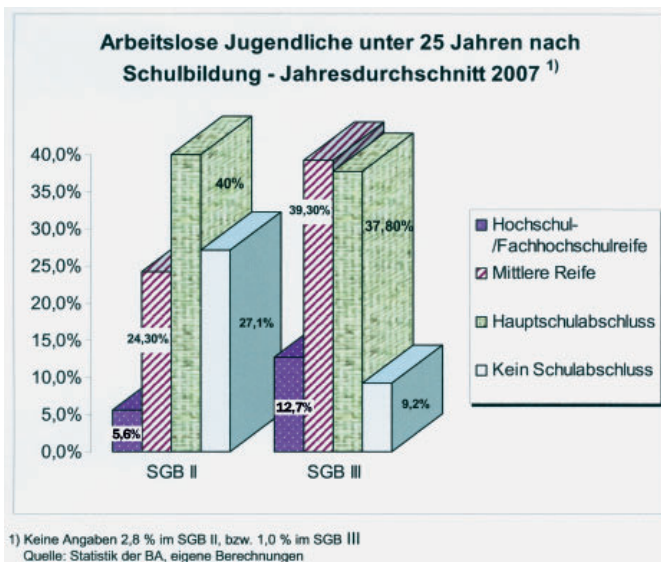
Menschen aus dieser Altersgruppe gehen dagegen einer sozialversicherten Beschäftigung nach.

In Ostdeutschland ist das Risiko besonders hoch, schon als Jugendlicher arm zu werden. Mehr als jeder sechste Jugendliche ist dort auf Grundsicherung angewiesen.

Ausgewertet wurden offizielle Statistiken aus dem Sommer 2008.

Weniger als ein Fünftel der jungen Hilfsbedürftigen war Mitte 2008 ohne Job. Der Großteil braucht staatliche Hilfe, weil sie selbst oder die Eltern vom Verdienst allein nicht leben können – Arbeitslosengeld II als Aufstocken.

Quelle: DGB



Fortbildung:

Das Zentrum Ökumene der Evangelischen Kirche in Hessen und Nassau (EKHN) und die Bundespolizeidirektion Flughafen Frankfurt/Main feierten am 24. Juni 2009 ein zehnjähriges Kooperationsprojekt: die Schulung von Bundespolizistinnen und -polizisten des Frankfurter Flughafens hinsichtlich ihrer interkulturellen Kompetenz. Das erfolgreiche Kooperationsprojekt gibt es seit Mai 1999. Bisher haben über 1.400 Bundespolizistinnen und -polizisten diese gemeinsam durchgeführten Fortbildungsveranstaltungen besucht.

Beide Seminarleiter haben selbst Migrationshintergrund: Jean-Félix Belinga, Referent für Interkulturelle Bildung im Zentrum Ökumene der Evangelischen Kirche, stammt aus Kamerun; der von der Bundespolizei gestellte Fachreferent, Polizeihauptkommissar Reza Ahmari, ist Sohn eines Iranners. Beide werden mittlerweile bundesweit zu interkulturellen Fortbildungsveranstaltungen von den Polizeien der Länder und von der Deutschen Hochschule für Polizei eingeladen.

Re.

BFA Polizeiverwaltung:

Vom 23. bis 25. Juni beschäftigte sich der Bundesfachausschuss (BFA) Polizeiverwaltung in einem Workshop mit der Zukunft der einzelnen Verwaltungsbereiche in den Polizeien der Länder und des Bundes. Dabei wurden die gemeinsamen Kernaufgaben ermittelt. Personalsachbearbeiter, Haushälter, Hausmeister oder Techniker benötigt jede Polizei. Warum diese genau bei der Polizei und nicht bei anderen Dienststellen im Öffentlichen Dienst angesiedelt sein oder der Privatisierung zum Opfer fallen sollten, wurde von den Teilnehmern ausführlich diskutiert. Denn egal ob in Berlin, Kiel oder dem Schwarzwald: Die Kolleginnen und Kollegen der Exekutive brauchen eine leistungsstarke Verwaltung, die ihnen tagtäglich den Rücken frei hält von vollzugsfremden Tätigkeiten. Darüber hinaus stand auf der Tagesordnung, was für die Polizeiverwaltung in den Ländern und beim Bund getan werden muss – sowohl von den Dienstherren, als auch von uns, der GdP. Wie sieht es mit der Motivation, Aus- und Fortbildung aus? Und warum sollten diese Kollegin/ein Kollege Mitglied in der GdP sein?

Die Diskussionsergebnisse sind in einer der nächsten Ausgaben der Deutschen Polizei nachzulesen.

MIla





Brüsseler Zukunftsträume – EU-Kommission präsentiert ihre Vorstellungen zur inneren Sicherheit in der EU

Am 10. Juni war es nach monatelanger Vorarbeit endlich so weit: Die EU-Kommission hat ihre Vorstellungen für die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit der EU-Mitgliedsstaaten im Bereich Justiz und Inneres präsentiert. Was die Kommission da vorgestellt hat, ist nicht etwa einfach nur ein Arbeitspapier, sondern die Verhandlungsgrundlage, auf der die Mitgliedsstaaten sich noch in diesem Jahr über ein Arbeitsprogramm für die Zeit bis 2014 einigen werden.

Derartige Programme gibt es in der EU seit 1999. Benannt werden sie nach der jeweils amtierenden Ratspräsidentschaft: Auf das 1999 unter Finnischer Ratspräsidentschaft vereinbarte Programm von Tampere, folgte so das Haager Programm, das 2004 unter der Ratspräsidentschaft der Niederlande beschlossen wurde.

Im Haager Programm fanden sich bereits 2004 die wesentlichen Entwicklungsschritte, die die Politik der EU bis heute prägen: Die Weiterentwicklung des Schengener Informationssystems SIS, die Verbesserung der Zusammenarbeit der Asylbehörden sowie die Weiterentwicklung der EU-Polizeiakademie CEPOL und nicht zuletzt die Überführung von Europol in eine EU-Agentur.

Geht es nach den Vorstellungen der EU-Kommission, sollen die Polizei- und Justizbehörden der EU-Mitgliedsstaaten in den kommenden Jahren wesentlich enger zusammenarbeiten: Insbesondere im Bereich der Bekämpfung von Terrorismus und organisierter Kriminalität sollen Polizeibehörden enger zusammenarbeiten als bisher. Dabei setzt die EU in erster Linie auf eine Verbesserung und Vereinfachung des grenzüberschreitenden Datenaustauschs. Geht es nach den Vorstellungen der EU-Kommission, soll es mittelfristig eine gemeinsame Strategie für die Innere Sicherheit der EU geben, die aufgrund eines übergreifenden Lagebilds entwickelt wird. Daneben sollen aber auch die Möglichkeiten zur besseren grenzüberschreitenden Koordinierung

von Ermittlungsverfahren verstärkt werden. Konkret soll eine gemeinsame IT Plattform für den Datenaustausch zwischen Polizeibehörden geschaffen werden.

Über ein spezielles Austauschprogramm für Polizeibeamte in der EU soll es einer weit größeren Zahl von Beamtinnen und Beamten zudem ermöglicht werden, einen Blick über den eigenen nationalen Tellerrand zu werfen und nicht nur andere Strafverfolgungssysteme kennen zu lernen, sondern auch grenzüberschreitend persönliche Kontakte zu knüpfen.

Entscheidend verbessert werden soll auch die Überprüfung der Umsetzung von EU-Beschlüssen auf Ebene der Mitgliedsstaaten. Das ist eine wichtige Lehre aus der Umsetzung des Haager Programms: Gemessen an der Beschlusslage auf EU-Ebene ist einiges erreicht worden. In vielen Bereichen ist es aber noch nicht einmal möglich, festzustellen, welche Mitgliedsstaaten Beschlüsse umgesetzt haben und welche nicht.

Mit ihrem Vorschlag greift die EU-Kommission einige zentrale Forderungen von EuroCOP für die Weiterentwicklung der polizeilichen Zusammenarbeit auf: Hierzu zählen insbesondere die Überlegungen zur Vereinfachung des Datenaustauschs sowie der Kontrolle der Umsetzung von Beschlüssen auf nationaler Ebene. Aber auch der Vorschlag eines Austauschprogramms für Polizeibeschäftigte in der EU könnte bedeuten, dass es für Polizeibeamte endlich das gibt, was für

andere Master- und Bachelor-Studiengänge bereits seit Jahren selbstverständlich ist: ein breit angelegtes und klar strukturiertes Angebot von Auslandsaufenthalten.

In anderen Bereichen bleibt der Vorschlag der EU-Kommission deutlich hinter den Forderungen von EuroCOP zurück: Weder die Vereinbarung gemeinsamer Mindeststandards für Polizeien in der EU, noch die Schaffung eines gemeinsamen Ethik-Kodex für die Polizei werden berücksichtigt. Beides ist aber aus gewerkschaftlicher Sicht eine zentrale Voraussetzung für eine engere und damit auch notwendige vertrauensvollere Zusammenarbeit über Grenzen hinweg.

Von entscheidender Bedeutung werden ohnehin die kommenden Monate sein, in denen die Mitgliedsstaaten sich im EU-Ministerrat auf die endgültige Fassung des Programms einigen müssen. Sie sind letztlich die Herren des Verfahrens. Nicht umsonst wird das neue Programm den Namen der schwedischen Hauptstadt tragen und nicht etwa Brüsseler Programm heißen.

Bereits im Juli 2008 hat eine Gruppe von Mitgliedsstaaten unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesrepublik ihre Vorstellungen zur Entwicklung der Zusammenarbeit der EU im Bereich Justiz und Inneres vorgestellt. Der sog. „Bericht der Zukunftsgruppe“ und der von der Kommission vorgelegte Vorschlag sind vorsichtig gesagt nicht deckungsgleich. Anfang Juni haben die EU-Justizminister erstmals über die Vorschläge der EU Kommission beraten. Im Herbst folgen dann die Innenminister.

Die EuroCOP-Forderungen lassen sich so zusammenfassen: Polizeiliche Zusammenarbeit muss einfacher werden und sie muss vor dem Hintergrund gemeinsamer Standards auf Augenhöhe stattfinden.

jv



ZUR FINANZ- UND WIRTSCHAFTSKRISE

Was kommt auf uns zu?

Es ist kaum zu glauben – aber wahr! Die meisten Bürgerinnen und Bürger merken noch nichts von der Wirtschaftskrise. Betroffen sind bisher die Menschen (ca. 1,3 Mio.), die Kurzarbeit leisten müssen und damit weniger Geld in der Tasche haben, und die Menschen, die bereits ihre Arbeit verloren haben.

Ansonsten gibt es große Unsicherheit bei den Menschen, weil sie nicht wissen, was auf sie zukommt. Die Politik aber – zumindest die Bundesregierung – vermittelt den Eindruck, „alles wird gut“, und dies zumindest bis zur Bundestagswahl am 27.9.2009.

Denn eine Regierung wird, wenn sie ihre Wahlchancen vergrößern will, immer den Eindruck er-

wecken, dass sie alles im Griff habe, man möge ihr nur vertrauen.

Alle Maßnahmen der Bundesregierung laufen bisher darauf hinaus, die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise abzumildern bzw. hinauszuschieben. Dazu gehört u. a. die Abwrackprämie, aber insbesondere die Verlängerung der Kurzarbeit, die ohne Zweifel richtig ist.

Aber was kommt dann?

Noch im Herbst letzten Jahres wurde von der Politik nahezu übereinstimmend der Eindruck vermittelt, wir stehen vor einem Wirtschaftseinbruch, aber im Laufe des Jahres 2009 würde es wieder aufwärts gehen.

„Alles wird gut“! – Insbesondere nach den beiden Konjunkturpaketen mit über 500 Mrd. Euro, wenn man die Bürgschaften mit berücksichtigt, die verabschiedet wurden. Hoffnung ist angesagt.

Damit ist keine Kritik an diesen Maßnahmen oder Besserwisseri verbunden. Ich glaube, man kann sagen, dass alle politisch Verantwortlichen deutlich

gemacht haben, dass sie auch nicht sicher sind, ob diese Maßnahmen ausreichen bzw. die Krise verhindern können.

Sie haben, das kann man ihnen sicherlich zugestehen, nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt. Das auf jeden Fall ist der Eindruck, den ich aus zahlreichen Gesprächen mit den Vertretern der Bundesregierung (Bundeskanzlerin pp.) und den Verantwortlichen der Parteien (insbesondere der CDU und SPD) gewinnen konnte.

Doch nun gehen wir in einen Bundestagswahlkampf, wo die CDU/CSU und die FDP – und ihr Wahlsieg ist ja nicht ganz unwahrscheinlich – die Wählerinnen und Wähler mit Steuererleichterungen locken.

Unverantwortlich!!

Der Eindruck wird aufrechterhalten:

„Alles wird gut“!

Wie auf der Titanic: Bis zum Schluss spielte die Musik!

Und dabei wissen es alle. Die Verantwortlichen in der Politik haben nahezu alle übereinstimmende Einschätzungen:

- Der Wirtschaftseinbruch von geschätzten – 6 % wird eklatante Folgen für die Arbeitsplätze und für die Steuereinnahmen des Staates haben. Auch wenn die Schätzungen, die natürlich mit Skepsis zu betrachten sind, für das nächste Jahr von einem Wachstum von 0,5 % ausgehen, bleibt auch dann noch im nächsten Jahr ein Minus von 5,5 % gegenüber dem letzten Jahr.

Dies ist natürlich mit erheblichen Steuermindereinnahmen verbunden.

- Nach Einschätzung vieler Manager und Gewerkschaftsführer müssen wir in vielen Bereichen der industriellen Produktion (Automobilbranche, Maschinenbau pp.) mit bleibenden Einbrüchen, aufgrund weltweiter industrieller Produktverlagerung rechnen.

- Die Arbeitslosigkeit wird nach Einschätzung aller politisch Verantwortlichen, mit denen wir als Gewerkschaften in den letzten Wochen gesprochen haben, deutlich bis drastisch ansteigen. Die Schätzungen gehen von 4 Mio. bis über 5 Mio. Euro aus.

Nur kein politisch Verantwortlicher der Bundesregierung spricht dies öffentlich

aus; und schon gar nicht vor der Bundestagswahl.

Welche gesellschaftlichen Folgen wird die Finanz- und Wirtschaftskrise haben? Und welche Folgen werden wir im öffentlichen Dienst zu spüren bekommen?

Die hohe Staatsverschuldung, die Steuermindereinnahmen und die Finanzierung der sozialen Lasten (Folgen der steigenden Arbeitslosigkeit) werden gravierende Folgen für die Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden haben. Auch wenn sich die Wirtschaftsentwicklung wieder positiv darstellt.

- Die Staatsverschuldung wird voraussichtlich in den nächsten vier Jahren 2 Billionen Euro überschreiten. Allein der Bund wird in diesem Jahr ca. 50 Mrd. Euro Neuverschuldung und 2010 ca. 90 Mrd. Euro neue Schulden aufnehmen müssen.

Diese großen Summen müssen zurückbezahlt werden bzw. zumindest belasten die Zinsen für diese kaum vorstellbaren Summen die Haushalte. Hinzu kommt die durch den Bundestag und -rat beschlossene „Schuldenbremse“. Danach darf der Bund ab 2016 nur noch 0,35 % des BIP an neuen Schulden aufnehmen; die Länder ab 2020 gar keine Schulden mehr. Zwangsläufig müssen die Haushalte runter gefahren werden. Der Zwang zu sparen ist verfassungsrechtlich vorgeschrieben.

- Die Steuereinnahmen brechen weg. Laut Steuerschätzung vom Mai 2009 sollen ca. 320 Mrd. Euro bis 2013 für Bund, Länder und Gemeinden fehlen. Im Juni 2009 waren es ca. 8,8 % weniger Steuern gegenüber dem Vorjahresmonat.

- Die steigende Arbeitslosigkeit hat immense Folgen für die Haushalte. Die Kosten werden auf ca. 100 Mrd. Euro bis 2013 geschätzt.

Aber zurzeit verbreitet die Bundesregierung nach wie vor die Stimmung:

„Alles wird gut!“

Bis zur Bundestagswahl!

Dann folgt die Abrechnung:

Wer bezahlt die Lasten der Finanz- und Wirtschaftskrise?



Auch wenn die Wirtschaftsentwicklung positiv ausfällt:

Es besteht die große Gefahr, dass wir als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, als Beschäftigte des öffentlichen Dienstes, als Beschäftigte der Polizei zur Kasse gebeten werden – und zwar erheblich.

Es ist wahrlich nicht meine Absicht „schwarz zu sehen“ nach dem Motto: „Ich weiß, wie es wirklich wird“, aber ich halte es für verkehrt, die Augen zu verschließen. Vor der Bundestagswahl den Eindruck zu vermitteln „wir haben alles im Griff“, und dann nach der Wahl die Reißleine zu ziehen mit einschneidenden Folgen für die Menschen und für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes.

Ich bin mir sicher: Es wird im Jahr 2010 im Bund, in den Ländern und den Kommunen zu einschneidenden Maßnahmen kommen. Wir dürfen nicht die Augen vor den gravierenden finanziellen Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise verschließen.


Und es sieht ganz so aus, dass wir, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes für die gewaltigen Folgekosten aufkommen müssen.

Und die Leute, die die Krise verursacht haben, kommen mal wieder davon. Es geht um soziale Gerechtigkeit, es geht auch um Verteilungsgerechtigkeit. Daran sollten wir denken, wenn wir zur Wahl gehen.

Es fällt mir wirklich nicht leicht, eine derartige negative Entwicklung beschreiben zu müssen. Aber ich glaube, dass unsere Gesellschaft mit nachhaltigen Wohlstandsverlusten und Verteilungskonflikten rechnen muss. Wir müssen uns als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, als Beschäftigte des öffentlichen Dienstes, als Beschäftigte der Polizei auf diese Entwicklung einstellen. Wir müssen gesellschafts- und gewerkschaftspolitische Handlungsoptionen aufzeigen und dann danach handeln.

Keiner soll sagen, dass habe ich nicht gewusst.

Für uns kann es nur einen Weg geben: Mit „Sicherheit“ aus der Krise!!!



Zu: Fußball und Gewalt, DP 7/09

Dass wir von unseren „polizeilichen Gegenüber“ mit steigender Respektlosigkeit und Gewaltbereitschaft belegt werden, ist leider eine normalisierende Tatsache. Ein Phänomen ist mir in dieser Thematik aufgefallen: die Bereitschaft von unbeteiligten Menschen, gegen „Polizeigewalt“ vorzugehen.

1. In den vergangenen Jahren wurde der Begriff „Zivilcourage“ im Bezug auf Straßengewalt oft verwendet. Es wurde von politischer und öffentlicher Seite die mangelnde Bereitschaft bei Gewalttaten einzuschreiten und Hilfe zu leisten, stark kritisiert. Auch Fernsehsender haben in gestellten Situationen bewiesen, wie wenig Menschen bereit sind einzuschreiten, wenn andere Personen in Not geraten. Bei einer gestellten Vergewaltigungsszene oder einer offensichtlich verletzten Person in der Fußgängerzone war kaum einer der Passanten bereit, hier Hilfe zu leisten.

2. Wenn aber erkennbare Polizeibeamte in der Öffentlichkeit Festnahmen durchführen, Widerstand brechen müssen oder sich gegen Angriffe zu Wehr setzen, sind fast immer Menschen bereit, den Beschuldigten aktiv zur Seite zu stehen. Es sind nicht nur Freunde, Verwandte oder sonstige Angehörige des Beschuldigten. Nein, selbst völlig unbeteiligte Personen („der Gemüsehändler an der Ecke, die Hausfrau mit Einkaufstüten gepackt oder der Student auf dem Weg zur Uni ...“), setzen sich vehement für dieses Person ein, ohne überhaupt den Grund der polizeilichen Maßnahme zu wissen. Sie gehen grundsätzlich davon aus, dass die von ihnen erkennbare „Polizeigewalt“ unrechtmäßig ist. Durch ihr Handeln wie dazwischenstellen, auf die Beamten einreden, bis zur aktiven Gefangenenbefreiung, handeln sie nicht nur strafbar, sondern gefährden alle Beteiligten und sich selbst.

Wie kommt es dazu, dass die Einschreitschwelle so hoch ist, wenn Menschen in Not geraten, aber vermeintliche „Zivilcourage“ gezeigt wird, wenn Polizeibeamte im Rahmen ihrer Gesetze tätig werden, um für Sicherheit und Ordnung zu sorgen?

Martin Strahl, per E-Mail

Zu: Den Islam einbürgern?, DP 7/09

Sollte es nicht eher heißen: Will der Islam eingebürgert werden?

Wenn man sich ein wenig mit dem Islam beschäftigt und in die Welt hinausschaut, wie der Islam gelebt wird, glaube ich nicht, dass

der Islam eingebürgert werden will. Eine Einbürgerung in unser Land heißt, dass sich Mann und Frau dem christlichen, freiheitlichen und demokratischen Grundgedanken verbunden fühlen sollten und für diese Grundgedanken auch einstehen müssen.

Aber wenn so viele Angehörige einer Religionsgemeinschaft in einem Land leben, dessen Regeln sie nicht akzeptieren wollen, und in dem sie Parallelgesellschaften bilden können, brauchen sie sich nicht mehr zu integrieren und wollen mit Sicherheit auch keine Einbürgerung.

Zum Glück gibt es aber genug Ausnahmen, die trotz ihrer Religion an die Werte und Regeln unseres Landes glauben und sich hervorragend in unsere Gemeinschaft einfügen.

Gerrit-M. Kannengießer, BPOLI Köln



Wer den Islam studiert hat weiß, dass es oberstes Ziel dieser Religion ist, die einzige Religion auf unserer Erde zu sein. Eine friedliche Koexistenz, wie sie andere Religionen heute anstreben, ist dem Islam wegensfremd.

Um nicht falsch verstanden zu werden: Um der Menschen willen lohnt es sich bestimmt, eine Lösung des Integrationsproblems zu finden. Am Ende dieses Weges sollte tatsächlich ein Nebeneinander erreicht sein und nicht die Eliminierung aller anderen Religionen durch den Islam. Dazu bedürfte es allerdings einer Wandlung des Islam.

V. Rahlstedt, per E-Mail

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen, um möglichst viele Kolleginnen und Kollegen zu Wort kommen zu lassen. Abgedruckte Zuschriften geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Anonyme Zuschriften werden nicht berücksichtigt.

Kontakt zur Redaktion:

GdP-Bundesvorstand
Redaktion Deutsche Polizei
Stromstraße 4
10555 Berlin
Tel.: 030/39 99 21-114
Fax: 030/39 99 21-190
E-Mail:
gdp-redaktion@gdp-online.de



ARBEITSPLATZ FUNKSTREIFENWAGEN



Der GdP-Bundesfachausschuss Schutzpolizei hat gegenwärtig einen Arbeitsplatz der Polizistinnen und Polizisten besonders im Auge: den Funkstreifenwagen. In analytischer und kollektiver Arbeit hat er all das unter die Lupe genommen, was einen sicheren und zeitgemäßen Funkstreifenwagen ausmacht und im Positionspapier „Arbeitsplatz Funkstreifenwagen“ festgehalten. Das Positionspapier versteht sich als detaillierte Momentaufnahme, die den Funkstreifenwagen minutiös so beschreibt, wie er nach derzeitigem Stand der Erkenntnisse optimal erscheint – also keine konturlose Vision, sondern eine echte Herausforderung und Aufgabe, der sich die GdP verantwortungsbewusst und innovativ widmet.

Limousine, Kombi, Kompakt-Van, Van oder Kleintransporter – der internationale Automobilmarkt bietet ausreichende Möglichkeiten, sich für das passende Einsatzfahrzeug im Einsatzgebiet zu entscheiden. Die Schutzpolizeibeamte und der Schutzpolizeibeamte im Schicht- und Wechseldienst, die Spezialisten bei der Autobahnpolizei und die eingesetzten Kräfte in den unzähligen Sondereinheiten

mit speziellen Aufgabengebieten sind die Ansprechpartner der Personalräte, um Entwicklungsprozessen auf diesem Gebiet eine praxisorientierte Richtung zu geben.

In Hessen wurden beispielhaft 100 neu beschaffte Kompakt-Vans der Marke Opel Zafira praktisch erprobt. Die Erfahrungen aus dieser Phase und andere praktische Erfahrungen müssen in einen für

den jeweiligen Gebrauch sinnvollen „Komplettausbau“ münden.

Im Folgenden die wichtigsten „Grundmerkmale“, die zu beachten sind:

Intelligente Raumorganisation

Funkstreifenwagen transportieren nicht nur Personen von A nach B sondern dienen den Kolleginnen und Kollegen als vollwertiger Arbeitsplatz auf Rädern. Das Mitführen der Standardausrüstung eines Funkstreifenwagens umfasst schon heute Materialien mit einem Gesamtgewicht von rund 120 kg. Hierdurch ist das Gesamtvolumen der Kofferräume oft bereits ausgeschöpft. Das zwingt unsere Kollegen und Kolleginnen, persönliche Streifentaschen und Utensilien im Fahrgastraum zu verstauen. Beim Transport von Personen im Fond müssen sie diese Gegenstände auf den Beifahrersitz räumen oder in einem Kombi „hoch sta-



ARBEITSPLATZ FUNKSTREIFENWAGEN

peln“. Durch solche unsachgemäßen Materialtransporte erhöhen sich bei Beteiligungen an Verkehrsunfällen erheblich die Verletzungsrisiken.

Bereits bei der Ausschreibung zur Beschaffung von Funkstreifenwagen für einen vorbestimmten Einsatzbereich müssen daher die Weichen für ein ausreichendes Platzangebot gestellt werden. In Abstimmung mit Fahrzeugeinrichtern kann dann der vorhandene Raum intelligent geplant werden. Dies bedeutet für die künftige Entwicklung: Ausrüstung und Fahrgastraum müssen voneinander getrennt werden. Unter Berücksichtigung aller Erkenntnisse und Erfahrungen scheint es nur konsequent, dass die Limousine als Funkstreifenwagen in der klassischen Polizeiarbeit kaum noch Einsatzfelder abdecken kann.

Geräumige Fahrgastzellen

Die Aufgaben der Polizei sind bundesweit vergleichbar: Täglich ist der Funkstreifenwagen Kommunikationszentrum für Hilfe suchende Bürger und Transportmittel bei den verschiedensten Anlässen – angefangen vom aufgefundenen Kleinkind und ausgerissenen Jugendlichen bis hin zu festgenommenen Personen, auch Schwerstkriminellen.

Der Streifenwagen als erste Zufluchtstätte ersetzt in vielen Fällen den Weg zur



Ausbauform im Van; Fahrer- und Beifahrersitz sind drehbar.

Polizeiwache und dient als Ersatzbüro. Aus der Aufgabenstellung ergibt sich die selbstverständliche Forderung, dass der Arbeitsplatz „Funkstreifenwagen“ über ein Raumangebot verfügen muss, das die problemlose Unterbringung und Beförderung auch von stattlichen Personen ermöglicht. Dies ist in der Regel nur über eine viertürige Ausführung gewährleistet. Im Besonderen sollte bei der Beschaffung von Fahrzeugen hier auf ein ausreichen-



Modell „Autobahn“ mit POLFIS-Anlage und Schrankausbau im Heck.

des Raumangebot im Fond der Fahrzeuge geachtet werden, da wir im Tagesgeschäft den Transport von hilflosen, alkoholisierten, verschmutzten oder eingekerkerten verwehrten Personen zu realisieren haben.

Aus Gründen der Eigensicherung muss aktuell über eine bauliche Trennung im Fahrgastraum zwischen vorderen Sitzen und Fond nachgedacht werden – insbesondere und zuerst bei den „Basisfahrzeugen“ der Stationen und Reviere.

Ausreichend Koffer- und Laderäume

Die vielfältigen und umfangreichen mitzuführenden Ausrüstungsgegenstände brauchen viel Platz. Eine Kombiversion kann dann eine Lösung sein, wenn eine professionelle, intelligente und ordnungsgemäße Unterbringung/Verstauung der

mitgeführten Einsatzmittel und Zuladungen gesichert ist. Ansonsten bestünde für die Insassen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko durch einen eventuellen Heckaufprall. Auf nachfolgende, sich nachteilig auswirkende Umstände ist darüber hinaus zu achten bzw. hinzuweisen:

- Die Sicherheit für Insassen im Vergleich zu einer Limousine darf nach neuesten Erkenntnissen nicht geringer sein.
- Eine erhöhte Geräuschkulisie, insbesondere durch unsachgemäßes Laden von mitgeführten Ausrüstungsgegenständen muss ausgeschlossen sein.
- Eine ausreichend dimensionierte Heizungs-/Klimaanlage muss dem größeren Raumvolumen (insbesondere im Winter) angepasst sein.
- Eine leichter verschmutzende Heckscheibe und die damit verbundene, eingeschränkte Sicht nach hinten kann sich nachteilig auswirken.

Der nationale und internationale Automobilmarkt ist mit seiner vielseitigen Produktpalette in der Lage, aus seinen Serienproduktionen Limousinen, Kombifahrzeuge, Kompakt-Vans oder Sonderfahrzeuge für den „besonderen“ Bedarf, auch und gerade bei der Polizei, zu liefern.

Mit dem entsprechenden Anforderungsprofil im Ausschreibungsverfahren



sollten sich bei zukünftigen Fahrzeugbestellungen die Bedarfe in den unterschiedlichsten Arbeitsbereichen der Polizei problemlos abdecken lassen. Allein die Antworten auf Fragen nach der Sicherheit unserer Kolleginnen und Kollegen in den jeweiligen Streifenwagen sind für die Beschaffung von zentraler Bedeutung.

Übersicht zu Detailforderungen

Farbgebung – Mit dem schrittweisen Umstieg auf die Farbe „Blau“ ist man in Deutschland einer neuen, sicheren Farbkombination für Funkstreifenwagen deutlich näher gekommen. Die Farben Blau, aber auch Rot und Signalgelb dominieren momentan den modernen und sicheren Funkstreifenwagen. Retroreflektierende Folien sind bei Tageslicht und insbesondere zur Nachtzeit in erster Linie aus Gründen der Eigensicherung ein unbedingtes „Muss“. Allerdings sollte bei der grundsätzlichen Farbgebung (Farbkombination) eine Abstimmung zwischen Bund und Ländern erfolgen und eine unüberschaubare Farbenvielfalt aus mindestens zwei Gründen vermieden werden:

1. Eine Vielfalt von Farbkombinationen mag zwar die Aufmerksamkeit verstärkt auf das so gestaltete Objekt (Funkstreifenwagen) lenken, hat aber zur Folge, dass von Personen und/oder Ereignissen abseits dieses Objektes abgelenkt wird. Unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus Pilotversuchen und Erkenntnissen anderer Länder kann im Zweifelsfall weniger Farbenvielfalt mehr Sicherheit bedeuten.

2. Der Wiedererkennungswert eines Funkstreifenwagens ist für die Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik Deutschland und für die Polizei von besonderer Bedeutung. Bei Fragen der Sicherheit sollten eventuell auftauchenden „Ländereitelkeiten“ zurückstehen.

Signalgebung – Der klobige Lichtbalken mit Blaulicht als „Rundumleuchte“ (rotierende Einzelreflektorsysteme) sollte endgültig der Vergangenheit angehören. Neueste Techniken in Form von Xenonmodulen (z.B. Xenon-Rinnenparabol-System) oder LED-Blitzanlagen ermöglichen bei deutlich besserer Lichtausbeute einen schmaleren Dachaufbau und so eine bessere Aerodynamik, wodurch sich die Sicherheit im Fahrbetrieb erhöht. Die bessere Erkennbarkeit im Standbetrieb unterstützt zudem bei Absicherungen im öffentlichen Verkehrsraum. Auch der zusätzliche Ein-



Auch der Mercedes-Benz Sprinter mit auffälliger Farbkombination wurde 2007/2008 in Hessen getestet.

bau von LED-Blitzanlagen im Front- und Heckbereich (Kühlergrill und Kofferraumdeckel) sorgt für ein deutliches „Mehr“ an Sicherheit.

Positive Erfahrungen aus praktischen Anwendungen von akustischen Signalgebern sollten ebenfalls bei der neuen Funkwagengeneration Berücksichtigung finden. Dies könnten z. B. sein:

- zusätzliche Ausstattung der Funkstreifenwagen mit dem so genannten „Yelp“ (z. B. als akustische Unterstützung zum Anhaltevorgang),
- Unterbringung der Signalhörner im Frontbereich der Einsatzfahrzeuge (Motorraum oder hinter der Stoßstange),
- Verwendung von unterschiedlichen Signalhörnern, um die Signalwirkung zu erhöhen und gleichermaßen die Immissionsbelastung unserer Kolleginnen und Kollegen zu reduzieren. Signalthorn mit tiefem Ton als Vorwarnung – in die Ferne gerichtet (eine genaue Ortung ist nicht immer möglich). Signalthorn mit hellerem Ton, um den Nahbereich auf das Einsatzfahrzeug deutlich wahrnehmbar aufmerksam zu machen.

Dem so genannten „Springlicht“ (intermittierendes Licht = automatisches Ein- und Ausschalten des Fernlichtes) soll an dieser Stelle eine Absage erteilt werden! Ein Forschungsprojekt der Bundesanstalt

für Straßenwesen (BASt) kam zu dem Ergebnis: Die bei Einsatzfahrten wünschenswerte deutlich erhöhte Auffälligkeit für den vorausfahrenden und entgegenkommenden Verkehr kann statt mit intermittierendem Fernlicht auch mit Einrichtungen erzeugt werden, die blaues Blinklicht abstrahlen.

Zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2003/10/EG sowie der Verordnung des Bundes hierzu vom 6. März 2007 wurde die Lärmbelastung im Funkstreifenwagen vom Polizeitechnischen Institut (PTI) Münster wissenschaftlich untersucht. Es wurde dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der derzeitigen Anbringung der Lautsprecher festgestellt. Der Fronteinbau der Lautsprecher und Signalhörner stelle eine solche Maßnahme dar, um die Einhaltung der Grenzwerte der EU-Richtlinie 2003/10/EG zu gewährleisten.

Transport der Maschinenpistole – Die Maschinenpistole ist für Fahrer und Beifahrer jederzeit griffbereit unterzubringen. Hierfür bietet sich der Bereich der Mittelkonsole neben dem linken Bein des Beifahrers an. Das MP-Gehäuse muss so angebracht sein, dass die Mündung der MP nach vorn, abwärts zeigt. Ein Herausziehen der Waffe nach hinten ist anzustreben. Die Sicherung der MP sollte an das zentrale Verriegelungssystem angeschlossen sein. Bauliche Alternativen (je nach



ARBEITSPLATZ FUNKSTREIFENWAGEN

Fahrzeugtyp) sind zu prüfen. Insbesondere wird die transportsichere Unterbringung in einem Spezialfach in der Mitte der Rückenlehne im Fond vielfach diskutiert;



Platz zum Arbeiten ist vorhanden



Die Technik ist in leicht zugänglichen Zwischenräumen untergebracht.



Unter dem Dach ist Platz.



Jeder Zentimeter im Innenraum ist passgenau ausgenutzt.

Der Vorteil liegt in der leichten Zugriffsmöglichkeit sowohl vom Fahrgastraum, als auch vom Kofferraum aus. Eventuell mit einer Verbauung verbundene Risiken sind kritisch zu überprüfen.

Alles sicher am richtigen Platz – Anhaltstab, Stabtaschenlampe, Fotoapparat/Filmkamera, Funk- und Tarnunterlagen, Pfefferspray, Handfesseln, Absperr- und Sicherungsmaterial (Absperrband/Pylenen/Nissenleuchten/Warnfix etc.). Alcomat, Erste-Hilfe-Material, Besen/Kehrschaufel, Decke, Abdeckplane, Fahndungsordner, Stoppstick und Feuerlöscher (keine abschließende Aufzählung) müssen im Fahrzeug sicher und griffbereit untergebracht werden können. Serienmäßig vorhandene Ablagemöglichkeiten können für die polizeispezifischen, im Fahrgastraum mitzuführenden Gegenstände genutzt werden. Sinnvolle Ergänzungen müssen bereits bei der Erstellung eines Pflichtenkataloges berücksichtigt werden.

Sitze – Die ergonomische Gestaltung der Fahrer-/Beifahrersitze ist notwendig, um Gesundheitsschädigungen vorzubeugen. Sie erfordert

- eine Lehnkontur, die stufenlos wählbar ist, wobei der Scheitelpunkt der Wölbung in der Höhe veränderbar sein muss,
- eine ausgeprägte Seitenpolsterung an Sitz- und Lehnteil,
- eine ausreichende Oberschenkelauflage,
- eine Sitzhöhenverstellung. Sitzheizungen für Fahrer- und Beifahrersitz haben mittelbar etwas mit dem Ausschluss von Gesundheitsschädigungen zu tun.

Sicherheit, Stoff und Farbgestaltung der Sitze – Die Forderung nach einer „Vollzugsdienstauglichkeit“ der Sitze in den Funkstreifenwagen ist bis heute von den Automobilherstellern in seiner Problemstellung nicht angenommen, geschweige denn umgesetzt worden.

Das Tragen der Dienstwaffe im täglichen Einsatz und im Besonderen das Erfordernis, einen Einsatzgürtel tragen zu müssen, ist in Verbindung mit dem Zuschnitt der Sitzfläche und der Gurt-sicherung zwingend zu lösen. Einklemmte Dienstwaffen und andere am Einsatzgürtel mitgeführte Gegenstände behindern und gefährden das tägliche Einsatzgeschehen. Die Einbindung von Fachkräften der Arbeitssicherheit kann hier zur ständigen Verbesserung im Arbeitsumfeld unserer Kolleginnen und Kollegen beitragen.

Der Dienstablauf, insbesondere im Schicht- und Wechseldienst, zeigt den Bedarf an regelmäßigen Reinigungen der Fahrzeuginnenräume auf. Der häufige personelle Wechsel und im Besonderen der Transport von verwehrten und alkoholisierten Personen im Fond macht es erforderlich, hier bei der Wahl der Bezüge sowohl auf eine hohe Strapazierfähigkeit, als auch auf leichte Reinigungsmöglichkeiten zu achten. Das Vorhalten und die Verwendung von „Einmalbezügen“ für den besonderen Fall müssen geprüft werden. Die Industrie muss schnell einsatzbereite „Schutzsets“ für den Fondbereich entwickeln und anbieten.

In Baden-Württemberg haben Versuche mit „Schutzsets“ – als Einheit mit Bezug, Einweghandschuhen, Entsorgungsbeuteln inklusive Entsorgungsnummern – zu positiven Erfahrungen geführt. Anschaffungspreise für diese kompletten Schutzsets lagen deutlich unter einer professionellen Reinigung der Sitzbezüge. Darüber hinaus gibt es schon heute Anbieter von „Schutzlaken“, die für einen Betrag von 30 bis 60 Cent im Sanitärhandel erhältlich sind.

Rückhaltesysteme – Unter besonderer Berücksichtigung des Tragens der Dienstwaffe (links/rechts) müssen die serienmäßig eingebauten Rückhaltesysteme auf die uneingeschränkte Eignung geprüft werden. Komplikationen beim Ein- und Aussteigen und bei Unfällen/Kollisionen sind auszuschließen.

Kofferraum – intelligente Raumordnung – Eine intelligente Grundordnung für das Mitführen von Ausrüstungsgegenständen ist eine Ausgangsvoraussetzung für eine professionelle Polizeiarbeit. Der Einbau von herausziehbaren Schrankmodulen schafft Ordnung und sorgt darüber hinaus für ein weiteres erforderliches Raumangebot. Dieses wird für das Mitführen individueller Gegenstände (z. B. Einsatztaschen, Spurensicherungskoffer und Zusatzbekleidung) in allen Einsatzfahrzeugen dringend, außerhalb der Fahrgastzelle benötigt. Festgelegte Grundgrößen haben zudem den Vorteil, dass diese in nachfolgenden Fahrzeugmodellen erneut eingebaut werden können.

Zweiter Innen- und Außenspiegel – Während der zweite Außenspiegel heute keiner besonderen Berücksichtigung mehr bedarf (serienmäßig bei allen Herstellern), muss besonders darauf geachtet werden, dass der Außenspiegel auf der Fahrerseite asphärisch ist (durch „abkni-



cken“ des äußeren Spiegelbereichs wird der tote Winkel überbrückt). Die Außen Spiegel sollten elektronisch innen verstellbar sein.

Der zweite Innenspiegel ist besonders für Fahrzeuge des Schicht- und Wechseldienstes sowie für Einsatzfahrzeuge ein wichtiges Sicherheitselement. Für den Fahrer sollte der Innenspiegel automatisch bei Lichteinfall von hinten abblenden.

Zentrale Fahrzeugverriegelung – Sie ist in den von der Polizei eingesetzten Funk- und Streifenwagen weitestgehend standardisiert. Bei den Fahrzeugen für den Schicht- und Wechseldienst und im Besonderen für die Polizeiautobahnstationen muss Nachfolgendes in Betracht gezogen werden:

Die zentrale Verschlussmöglichkeit der Einsatzfahrzeuge bei gleichzeitigem Einsatz außerhalb des Fahrzeuges und bei/ mit laufendem Motor (Motorlaufanlage) kann in den unterschiedlichsten Einsatzsituationen eine sinnvolle technische Unterstützung sein, deren Vorrichtung im praktischen Einsatz geprüft werden sollte.

Um den Betrieb unter bestimmten Bedingungen (Blaulicht, Warnblinkanlage, Standlicht und Funk über Außenlautsprecher) über eine Stunde ohne Motorlauf zu gewährleisten, ist der Einbau von entsprechend leistungsstarken Batterien und Lichtmaschinen erforderlich (eventuell eine zweite Batterie).

Navigationsgeräte – Radio/Navigation finden im täglichen Dienst eine hohe Akzeptanz. Neben dem werksseitigen Einbau können durchaus preisgünstigere Alternativen in Betracht gezogen werden. In Verbindung mit der Beschaffung von mobilen Geräten (dies gilt sowohl für Navigationsgeräte, als auch für Handys) müssen im Bezug auf die Nutzung angebotener Halterungen/Aktivhalterungen in einem Polizeifahrzeug eine Gefährdungsanalyse/ Beurteilung und eine entsprechende Freigabe erfolgen.

Ausstattung komplettieren/sinnvoll ergänzen – Der wachsenden und sich verändernden Aufgaben des Streifendienstes müssen wir uns annehmen und die Erfahrungen aus dem polizeilichen „Tagesgeschäft“ in eine sinnvolle Weiterentwicklung investieren. Neben dem Aufzeigen von sinnvollen Ergänzungen müssen aber auch seit Jahren geforderte Ausstattungsgegenstände immer wieder angemahnt werden – angefangen vom professionellen Erste-Hilfe-Set über Feuerlöscher bis zum Suchscheinwerfer (bedienbar über Dach und Beifahrerseite).

Fahrsicherheit/Leistungsmerkmale

Leistungsfähigkeit von Maschine und Fahrwerk – Anforderungen an die Motorisierung, Kraftübertragungen an Antriebsachsen und die Wahl der Antriebstechnik müssen im Wesentlichen vom Aufgabenbereich und Einsatzgebiet abhängig gemacht werden. Hier darf die Mobilität der Polizei zur Erfüllung ihrer hoheitsrechtlichen Aufgaben zu keinem Zeitpunkt ins Hintertreffen geraten.

Bremsanlagen – Notwendig sind ausreichend dimensionierte Bremsanlagen und eine problemlose Fahrwerksabstimmung (weitgehend neutrales Fahrverhalten ohne wesentliche Lastwechselreaktionen) entsprechend dem höheren Beladungszustand der Funkstreifenwagen.

Motorenleistung – Sie muss dem jeweiligen Aufgabenbereich angepasst sein und dem erforderlichen Beladungsumfang gerecht werden. Die Ausrüstung mit Dieselmotoren mit unterschiedlichen Leistungsmerkmalen (kW) ist grundsätzlich für alle polizeilichen Aufgabenfelder möglich, man darf sich aber alternativen Antriebstechniken nicht verschließen.

Antriebstechniken – Entscheidungen über die Ausstattungen eines Funkstreifenwagens mit einer bestimmten Antriebstechnik/Kraftübertragung hängen weitestgehend vom Einsatzgebiet ab. Meist trägt ein automatisches Getriebe zur Bedienungsvereinfachung bei und entlastet den Fahrer.

Technische Ausstattung von Fahrzeugen

Bei der Zusatzausstattung von Polizeifahrzeugen ist Wert darauf zu legen, dass die passive Sicherheit nicht eingeschränkt wird und den jeweils gültigen Normen entspricht, sowie die anthropotechnischen Bedingungen beachtet werden.

Fahrzeuginnenraum (auf Geräte beschränkt)

Allgemeine Gestaltung – Durch genaue Festlegung der Einbaugrößen und insbesondere der Adaption zwischen Gerät und Fahrzeug ist sicherzustellen, dass

die Fahrzeughersteller durch klare Vorgaben (technische Richtlinien) in der Lage sind, Funkstreifenfahrzeuge nach einem bundeseinheitlichen Standard zu gestalten. Die werkseitige Vorrüstung (Geräteadaption und Vorverkabelungen) muss so erfolgen, dass der Ein- und Ausbau der Geräte durch Personal der Polizei ohne besondere technische Vorkenntnisse schnell und problemlos erfolgen kann. Zweckmäßig ist das Prinzip der Einschubtechnik, wobei die Kabelverbindung als fliegende Kupplung ausgelegt sein soll. Bei Geräten mit höherem Gewicht und größerem Volumen sollten nur die Bedienteile im Bereich des Armaturenträgers eingebaut werden.

Für zivile Einsatzfahrzeuge muss der Einbau ohne wesentliche Abweichung vom serienmäßigen Erscheinungsbild erfolgen. Diese Fahrzeuge sollen bei Schutz- und Kriminalpolizei gleichermaßen einsetzbar sein. Der Handsprechapparat (Funk) muss aus Sicherheitsgründen durch ein Hörmuschelmikrofon ersetzt werden. Bei moderneren Technikverbauungen (z. B. Commander 5) sollten aufwendige Zusatzverkabelungen überflüssig werden. Eine Halterung für zwei Sprechfunkgeräte im 2-m-Band mit Lademöglichkeit und Aufschaltung für den 4-m-Bereich ist für zukünftige Ausstattungen vorzusehen. Diese Gerätehalterungen müssen in ihren Abmessungen in Zukunft den beabsichtigten Standardbaugrößen angepasst werden.

Die Forderung nach einer Empfangsmöglichkeit für Verkehrsfunk ist abhängig von genau zu definierender taktischer Notwendigkeit. Sämtliche Bedienelemente, insbesondere nicht serienmäßige Einbauten im Armaturenbereich, sollten über Potentiometer beleuchtbar sein. Mit Blick auf den Digitalfunk gilt analog eine Verbauung, die eine komplikationslose Bedienung – auch während der Fahrt – sicherstellt. Weiterhin muss besonderes Augenmerk auf technische Möglichkeiten der Notfallortung gelegt werden.

Feinstaubfilteranlagen – Untersuchungsergebnisse belegen, dass Feinstaubbelastungen in bestimmten Bereichen hohe Konzentrationen erreichen und zu Gesundheitsgefährdungen führen. Unsere Kolleginnen und Kollegen auf Autobahnen und in den Straßenschluchten der Großstädte sehen sich dieser aufgabenbezogenen Belastung weit über das normale Maß hinaus ausgesetzt. Wegen hoher Abgas- und Feinstaubkonzentrationen muss der Einbau von Feinstaubfiltern in





ARBEITSPLATZ FUNKSTREIFENWAGEN

Dienstkraftfahrzeuge der Polizei obligatorisch sein.

Videüberwachtes Einsatzgeschehen –

Diese Überwachungsart kann erheblich zur Sicherheit unserer Kolleginnen und Kollegen beitragen. Der Einbau in Funkstreifenwagen ist ein mitbestimmungspflichtiger Vorgang und muss von den Personalräten begleitet werden. Aktivierung/Aufzeichnung des Einsatzgeschehens ist in das Ermessen der Streifenbesatzung zu stellen.

Ein erfolgter Einbau kann und darf zu keinem Zeitpunkt Diskussionsgrundlage für ein Forcieren von „Einzelstreifen“ sein.

Analog dem Einbau von Handyhalterungen und mobilen Navigationsgeräten müssen in Bezug auf die Installation und deren Nutzung in einem Polizeifahrzeug ebenfalls eine Gefährdungsanalyse/Beurteilung und eine entsprechende Freigabe erfolgen.

Unfalldatenschreiber (UDS) in Einsatzfahrzeugen der Polizei

Varianten:

1. Bei den E-Calls handelt es sich um ein Notfallsystem mit GPS, das nach einem Unfall für die Alarmierung von Helfern sorgt.

2. Beim JDR handelt es sich um einen elektronischen Fahrtenschreiber, der alle relevanten Fahrvorgänge über einen längeren Zeitraum festhält.

3. Beim ADR werden dagegen die technischen Vorgänge der letzten 20 Sekunden vor dem Unfallgeschehen aufgezeichnet.

Der Einsatz von Unfalldatenschreibern (UDS) in Polizeifahrzeugen ist seit vielen Jahren ein Reizthema in der Polizei. Die Pflicht, eine Blackbox mitzuführen, stellt einen Eingriff in den Datenschutz sowie in die grundrechtlich geschützte Privatsphäre dar. Entsprechende Einschränkungen dürfen nur unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vorgenommen werden.

Die Gewerkschaft der Polizei hat sich in ihrem Verkehrspolitischen Programm mit den UDS auseinandergesetzt. Hierin heißt es: „Zur beweisbaren Rekonstruktion von Verkehrsunfällen und somit zur Rechtssicherheit im Buß-, Straf- und Zivilgerichtsverfahren, ist der Einbau von Unfalldatenschreibern in Kraftfahrzeuge verpflichtend vorzuschreiben.“

Hinsichtlich der Mitbestimmung und der Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen müssen die Personalräte in Fällen beabsichtigter Einführungen von



50-er Jahre: Polizei-Einsatzwagen vom Typ BMW 501/3 Foto: Fotoreport BMW AG/dpa



7.3.1963: Porsche für die Polizei – Polizisten nahmen in Stuttgart sechs neue Wagen vom Typ 1600 Super in Empfang, die als Funkstreifenwagen bei den Verkehrskommissariaten der Landespolizei in Nordwürttemberg sowie in Nord- und Südbaden eingesetzt wurden. Foto: Harry Flesch/dpa



1973: Polizeiauto vom Typ VW Käfer 1303. Foto: Waltraud Grubitzsch/dpa



1986: Wartburg der Volkspolizei Foto: Jürgen Sindermann/dpa



1996: 30 neue Opel-Einsatzfahrzeuge für die Polizei in Nordrhein-Westfalen. Foto: obs/dpa

UDS unseren Kolleginnen und Kollegen zur Seite stehen und dieses sensible Thema fachkompetent begleiten.

Die Erfahrungen aus verschiedenen Pilotversuchen innerhalb der Polizeien von Bund und Ländern haben nach den bisherigen Erkenntnissen immer zu einer deutlichen Reduzierung der Unfallzahlen mit Einsatzfahrzeugen geführt. Diese Erfahrungen dürfen nicht ignoriert werden.

Einfache Handhabung der Bedienelemente

Bei allen zusätzlichen Einbauten von technischen Gerätschaften ist, neben einer obligatorischen Gefährdungsanalyse/Beurteilung und einem damit verbundenen Erfordernis zur Freigabe, zwingend darauf zu achten, dass die Bedienbarkeit übersichtlich und einfach bleibt. Dies gilt im Besonderen für die während einer Einsatzfahrt zu bedienenden Elemente der optischen und akustischen Signalgeber.

Mobile Sachbearbeitung

Mit Blick auf die permanente, in erster Linie technische Weiterentwicklung innerhalb der Polizei, wird der Arbeitsplatz Funkstreifenwagen noch deutlich stärker in den Blickpunkt einer arbeitsplatzrechtlichen Betrachtung rücken. Einbau und Handhabung technischer Gerätschaften bis hin zum vollwertigen Computerarbeitsplatz, können nur unter dem Gesichtspunkt „Sicherheit geht vor“ in den Arbeitsplatz Funkstreifenwagen Einzug halten.

Der in Brandenburg im interaktiven Funkstreifenwagen verwendeten mobilen PC-Technik (Car-PC) sollte in der Fortentwicklung besondere Beachtung geschenkt werden.

Das „mobile Büro“ – Besondere Anforderungen an den Einsatzorten, aus dem laufenden Tagesgeschäft heraus oder geplante Einsätze fordern ein hohes Maß an Mobilität. Im Zeitalter moderner Kommunikationstechniken sollte sichergestellt werden, dass unsere Kolleginnen und Kollegen über diese längst auf dem Markt befindlichen Möglichkeiten vor Ort verfügen können. Mobile Navigation in Form von Rechner-Technik kann in diesem Zusammenhang auch in Kombination mit einer im Fahrzeug vorhandenen Verbaueinrichtung für die polizeiliche Sachbearbeitung erfolgen. Der Vorteil hier läge in einer einmaligen Erfassung/Installation der notwendigen Daten für die Sachbear-



ARBEITSPLATZ FUNKSTREIFENWAGEN

beutung und eine Mehrfachnutzung zur Navigation. Erfahrungen aus praktischen Einsätzen von Sonderkraftfahrzeugen sind ein erster Schritt hin zur Praxis-tauglichkeit im Polizeialltag.

Zum sinnvollen Einsatz von Technik gehört als grundlegendes Element eine intelligente Lösung für erforderliche Klappische im Fond. Einfache Handhabung und sichere Verstaung sind Grundvoraussetzungen. Die serienmäßig verbauten Klappische haben sich in der Vergangenheit als sehr mangelhaft erwiesen.

Multifunktionale Vans

Die Modellvariante Daimler Benz „Vito“ (Pilotstudie in Hessen) oder vergleichbare Fahrzeuge haben bereits Einzug in den polizeilichen Alltag gehalten. Auf der Basis eines Vans haben sich die Halbgruppenfahrzeuge im Einsatzgeschehen bewährt. Ein hohes Maß an Mobilität, Ausstattung und Platzkomfort trägt im Wesentlichen zur Akzeptanz bei.

Im Einsatz auf den Stationen und Revieren im Schicht- und Wechseldienst bietet der Van bei der Durchführung polizeilicher Aufgaben ein hohes Maß an Komfort. Im Zusammenspiel mit moderner Kommunikationstechnik kann er zu einem modernen Einsatzmittel reifen. Beim Einsatz durch die geschlossenen Einheiten (Bereitschaftspolizei) stößt das Raumangebot des Vito allerdings an seine Grenzen. Die Notwendigkeit des Mitführens von persönlicher Schutzausstattung, zusätzlich zum üblichen Einsatzequipment, schränkt das Platzangebot bei Vans deutlich ein. Hier gilt es, Raumvorteile von Fahrzeugmodellen zu erkennen und diese zur Einsatzoptimierung zu nutzen.

Die in vielen Funkstreifenwagen bereits standardisierte Klimatisierung des Innenraumes ist noch lange keine Selbstverständlichkeit in den Mannschaftsfahrzeugen der Bereitschaftspolizei. Aber Kolleginnen und Kollegen sind oft stundenlangen Einsatzfahrten/Raumstreifen ausgesetzt. Offene Fenster und Türen sind hier die einzigen Möglichkeiten, sich frische Luft zu verschaffen – dies bringt für die Einsatzkräfte erhebliche Gefahren mit sich.

Mobile Funktionalität ist möglich

Mit dem Komplettausbau, z. B. auf der Basis eines Mercedes Sprinter 318 CDI/V6 mit über 200 PS, könnte die Polizei über eine rollende Einsatzzentrale verfügen. In der praktischen Erprobung kann

dieses Sonderfahrzeug für besondere Einsatzlagen eingeplant, oder als „Nachholfahrzeug“ an Einsatzorte herangeführt werden. Die in einem solchen Fahrzeug verbaute Technik muss einem hohen Standard entsprechen, wobei die Sicherheit am Arbeitsplatz im Vordergrund steht. Angefangen mit einer „neuen Farbenlehre“ ist eine auffällige Farbgebung an Front, Heck und Seitenteilen wesentlicher Bestandteil für eine frühe Erkennung.

Im Fahrzeuginnern muss jeder Freiraum sinnvoll genutzt werden, um neben den umfangreichen Kommunikationsmöglichkeiten (Funk, Mobilfunk, Fax) auch über Standardarbeitsplätze (SAP) mit Drucker verfügen zu können. In Erweiterung des SAP muss auch die Nutzung einer UMTS-Schnittstelle vorgesehen werden, um eine Sachbearbeitung vor Ort online zu ermöglichen.

Beteiligungsrechte einfordern und wahrnehmen

Die modernen Arbeitsplätze unserer Kolleginnen und Kollegen rücken immer stärker in den Fokus von Arbeitsschutz bzw. Arbeitssicherheit. Ob stationär in den Polizeistationen und Revieren oder zukünftig in den Einsatzfahrzeugen der Polizei – der moderne Funkstreifenwagen wird ein vollwertiger Arbeitsplatz sein und sich in wesentlichen Arbeitsschutz- und arbeitssicherheitstechnischen Fragen nur noch unwesentlich von einem herkömmlichen, stationären Arbeitsplatz unterscheiden.

Nicht nur als Gewerkschaft der Polizei, sondern als gewählte Vertreter in den Personalräten, sind wir unseren Kolleginnen und Kollegen in Fragen zur Gestaltung von Arbeitsplätzen, der Verhütung von Dienst- und Arbeitsunfällen und sonstigen Gesundheitsschädigungen im besonderen Maße verpflichtet.

Diese Verpflichtung hat uns in der Vergangenheit und wird uns zukünftig, im Besonderen mit Blick auf die bedeutungsvolle Entwicklung eines mobilen Arbeitsplatzes, dazu verpflichten, eine aktive, verantwortungsvolle Mitbestimmung im Rahmen der Personalvertretungsrechte wahrzunehmen.

Alle Interessierten in der GdP sind hiermit aufgerufen, unser Positionspapier weiterzuentwickeln, damit unseren Kolleginnen und Kollegen auch künftig ein mobiler Arbeitsplatz zur Verfügung steht, der den jeweiligen Bedingungen unserer Zeit entspricht.

Text und Fotos: Lothar Hölzgen



Im Test: der Opel Zafira

In Hessen wurde auch das Modell Opel Zafira getestet. Stefan Grünwald vom 3. Polizeirevier in Wiesbaden hat gemeinsam mit seinen Kolleginnen und Kollegen eine kurze zusammenfassende Analyse der Erfahrungen vorgenommen.

Positiv:

Bessere Sitzposition als in vergleichbaren Limousinen, Kofferraum ist geräumiger und besser aufgeteilt. Einbau von Navigationsgeräten wird positiv bewertet, ebenso das serienmäßig verbaute Radio, Funken durch kleines Mikro und Sprechknopf durch den Fahrer ohne Aufnehmen des Hörers gut möglich, Sitzheizung, neues Blaulicht (besser erkennbar), Martinshorn in der Fahrzeugfront verbaut (nicht mehr so laut im Fahrzeuginneren).



Der Kofferraum ist geräumig und gut aufgeteilt.



Positiv bewertet: Radio und Navi eingebaut



Angenehm: bequemer Einstieg und bessere Sitzposition



Der Opel Zafira wurde 2007/2008 in Hessen ausgiebig getestet.

Negativ:

Bedienung der Mittelkonsole mit Sondersignalen durch den Fahrer nicht möglich, schlechte Sicht bei Kurvenfahrten durch die breite A-Säule, schlechte bis keine Sicht im Rückspiegel durch Kofferraumaufteilung und verbautes Gitter, extremes (gefühltes) Turboloch bei Alarmfahrten (bei starkem Bremsen und Beschleunigen wird dies besonders deutlich), schlechtere Straßenlage als bei Limousinen durch höheren Schwerpunkt, schlechteres Fahrverhalten (Vorderreifen drehen schnell durch, da zu wenig Last auf der Vorderachse), Frontspoiler zu tief (bei allen Fahrzeugen auf dem Revier bereits beschädigt), bei dem Zusatzstrahler auf dem Fahrzeugdach ist die Lichtausbeute viel zu gering.

In dem ländlich strukturierten Zuständigkeitsbereich der Polizeistation Weil-



Das Bedienfeld in der Mittelkonsole ist durch den Fahrer schlecht erreichbar.

burg kamen Michael Zey und seine Kolleginnen und Kollegen der Dienstgruppe -B-grundsätzlich zu den gleichen Erfahrungswerten. Sie hoben aber zudem die ausreichend gute Motorisierung und ein ausreichendes Platzangebot hervor und waren mit der Grundausstattung zufrieden. Der deutlich bequemere Einstieg in den Zafira wird als sehr angenehm bezeichnet.

Weniger zufrieden waren sie mit der komplizierten Unterbringung der MP im Kofferraum und den ständig klappernden Geräuschen aus dem Heck des Fahrzeugs. Verantwortlich hierfür zeichneten eine schlechte Verbauung und die Tatsache, dass mitgeführte Gegenstände in den einzelnen Fächern nicht fixiert werden können und dort auf glatten Untergründen liegen.



Die Lichtausbeute bei den Zusatzscheinwerfern ist zu gering.



Der Frontspoiler sitzt zu tief – er ist bei fast allen Einsatzfahrzeugen bereits beschädigt.

Fotos: Lothar Hölzgen

Resümee:

Wenn man in der Bewertung eines Pilotversuchs zu dem Ergebnis kommt, dass ein Fahrzeug grundsätzlich geeignet ist, ein „geeigneter Funkstreifenwagen“ zu sein und bereit ist, den festgestellten Mängeln zu Leibe zu rücken, hat man den Sinn und Zweck eines Pilotversuchs nicht nur erkannt, sondern sich dessen besondere Möglichkeiten auch optimal zunutze gemacht. Wenn man darüber hinaus, wie es in Hessen zurzeit geschieht, die individuellen Einsatzmöglichkeiten und die von unseren Kolleginnen und Kollegen zum Teil sehr persönlichen Vorzüge eines Fahrzeuges berücksichtigt, so sollte diese Verfahrensweise auch andere Länder ermutigen, Neues auszuprobieren.

Im Ergebnis des Pilotprojekts plant Hessen eine gestaffelte Beschaffung von Kompakt-Vans und Kombis und trägt somit den Erfahrungen, Vorstellungen und Wünschen der Kolleginnen und Kollegen sehr konsequent Rechnung.



Wir wollen einen rundum sicheren Arbeitsplatz

DP sprach mit Lothar Hölzgen über Hintergründe des Positionspapiers „Arbeitsplatz Funkstreifenwagen“.

Steht es um die Funkstreifenwagen der Polizei schlecht oder warum hat die GdP zum jetzigen Zeitpunkt ein Positionspapier zum Thema vorgelegt?

Unser altes Positionspapier ist aus dem Jahr 2000. Damals ging es noch um grundsätzliche Gedanken zu den Fragen der Leistungsfähigkeit eines Funkstreifenwagens, einem ausreichenden Platzangebot, der Frage nach aktiver und passiver Sicherheit sowie Anthropotechnik und Ergonomie. Die Automobilindustrie hat sich seither mit großen Schritten weiterentwickelt und trägt den stetig wachsenden Anforderungen und Wünschen ihrer Kundschaft Rechnung. Für uns bei der Polizei war und ist es immer von großer Bedeutung, wie sicher wir unseren „Arbeitsplatz Funkstreifenwagen“ gestalten können. Mit den technischen Möglichkeiten von heute und unseren praktischen Erfahrungen seit Jahrzehnten müssen wir unsere Kolleginnen und Kollegen dabei unterstützen, dass ihnen das bestmögliche Handwerkszeug – ein rundum sicherer Arbeitsplatz Funkstreifenwagen – an die Hand gegeben wird.

Das Ringen um jedes Detail ist mitunter zermürbend, fordert Hartnäckigkeit und den unbedingten Willen, unsere Haushälter von der Sinnhaft- und Nachhaltigkeit einer bestimmten Anschaffung zu überzeugen.

Die Rücken- und Wirbelsäulenleiden selbst jüngerer Polizisten, die nicht selten in ihren Schichten 8 oder 10 Stunden im Streifenwagen sitzen, kennen die Verantwortlichen sehr wohl, dennoch ist es immer noch nicht selbstverständlich, dass gerade in unseren Streifenwagen, die rund um die Uhr laufen, Autositze verbaut werden, die Mindeststandards für gesundes Sitzen aufweisen. Auch das unkomplizierte Bedienen von funkwagentypischen Elementen steht indirekt immer in Verbindung mit Unfallschutz und Vorbeugung, um nur einige Beispiele von Handlungsbedarf aufzuzeigen.

Bund und Länder tun gut daran, zukünftig vor der Anschaffung von Funkstreifenwagen, die praktischen Erfahrungen unserer Kolleginnen und Kollegen noch mehr in den Mittelpunkt zu stellen. Es gibt Länder, die gehen hier mit bestem Beispiel voran und haben auch einmal die Kraft, etwas zu erproben – neue Wege zu gehen.

Wie ist das GdP-Positionspapier entstanden? Welche Erfahrungen sind darin eingeflossen?

Als Folge des Antrages C11 beim Bundeskongress 2006 hat sich die Arbeitsschutzkommission zusammengesetzt und die Aktualisierung des bestehenden Papiers beschlossen und auf den Weg gebracht. Das Studium aller Informationen rund um das Papier „Funkstreifenwagen 2000“ war natürlich Pflicht. Diese hervorragende Analyse-Arbeit bildete die Grundlage für unser neues Positionspapier. Nun galt es, die „Praktiker“ so umfassend wie möglich in die Entwicklung mit einzubinden. Hier in Hessen habe ich natürlich alle Kontakte zu den Einzeldienststellen genutzt. Kolleginnen und Kollegen der Reviere in den Städten, kleinerer Dienststellen in ländlichen Strukturen und auf den Polizei-autobahnstationen sind die Erfahrungsträger. Kontakte zu den Verantwortlichen der Beschaffung und Kolleginnen und Kolle-

gen mit großem Fachwissen waren ebenfalls sehr hilfreich und haben dazu beigetragen, dass viel technisches Verständnis erlangt werden konnte. Nicht zuletzt waren mehrere Pilotversuche gerade hier in Hessen sehr hilfreich, damit das Bild eines modernen „Arbeitsplatzes Funkstreifenwagen“ in diesem Papier Kontur annehmen konnte.

Natürlich hat auch ein reger Austausch mit allen Bundesländern stattgefunden. Deren Erkenntnisse und Vorstellungen flossen in vielen Details in das Positionspapier ein und haben zu dem guten Ergebnis geführt.

Sind auch internationale Erfahrungen berücksichtigt worden?

Die Polizeien der europäischen Staaten haben sehr unterschiedlich ausgeprägte Detaillösungen für ihre Funkstreifenwagen gefunden. Diese sind in der Regel nicht geeignet, sie 1:1 zu übernehmen. Mit Blick auf die neuen Farben unserer Funkstreifenwagen kann man jedoch eine Anlehnung an internationale Farbgestaltungen nicht leugnen. In vielen Ländern dominieren die Signalfarben blau, gelb und rot. Die Übernahme der Farbkombination blau und signalgelb ist einer der wesentlichsten, und mit Bezug auf die Maxime „Sicherheit vor optischer Präsentation“, wohl auch eine der bedeutendsten internationalen Erkenntnisse, welche in die Entwicklungen mit eingeflossen ist.

Zurzeit sind in Hessen 100 Kompakt-Vans in praktischer Erprobung. Wird hier eine mögliche Superversion eines Funkwagens getestet?

Der Pilotversuch in Hessen hatte zum Ziel die Eignung eines Kompakt-Van generell zu testen. Fahrzeughöhe, Sitzposition und Raumangebot unterscheiden sich von den Limousinen und Kombis. Erfahrungen zu Fahreigenschaften in Extrem- und Alltagssituationen sind ebenfalls Erkenntnisse, die erlangt werden sollen. Letztendlich wird die Summe aller Erfahrungen über eine generelle oder bedingte Eignung Aufschluss geben. Bereits heute können wir sagen, dass dieser Fahrzeugtyp sicherlich keine „Superversion“, sondern eine in Teilbereichen des polizeilichen Alltags sehr angenehme Alternative ist. Die Gewerkschaft der Polizei hat diesen Pilotversuch ausdrücklich begrüßt und im Rahmen der Mitbestimmung der Beschaffung zugestimmt. In Fragen der Ausstattung wurden geforderte Ausrüstungsgegenstände (z. B. Navigationsgeräte, Winterpaket und Parkdistanzkontrolle) mit aufgenommen.

Der Funkstreifenwagen als Arbeitsplatz rückt immer stärker in den Fokus von Ar-

beitsschutz und Personalrat. Es ist demzufolge eine Selbstverständlichkeit, dass sich die Gewerkschaft der Polizei mit dieser Thematik nachhaltig auseinandersetzt. Dem einen Pilotversuch folgt ein anderer, Stillstand bedeutet auch an dieser Stelle Rückschritt. Die Erkenntnisse unserer Kolleginnen und Kollegen im täglichen



Lothar Hölzgen, Vorsitzender des GdP-Bundesfachausschusses Schutzpolizei. Unter seiner Federführung entstand das aktuelle Positionspapier. Foto: privat

Umgang mit ihrem „Handwerkszeug Funkstreifenwagen“ müssen fortwährend in die Entscheidungen für eine Beschaffung und deren Ausrüstung/Ausstattung mit einfließen – so müssen wir unsere gewerkschaftliche und personalrätliche Kompetenz täglich aufs Neue sehr ernst nehmen und immer wieder unter Beweis stellen.

Wenn man es einmal genau betrachtet, müssten wir eigentlich zu dem Ergebnis gelangen, dass im weitesten Sinne dem einen Pilotversuch immer ein weiterer folgt. Erlangtes Wissen aus unserer Arbeit mit dem „Arbeitsplatz Funkstreifenwagen“ hat hier in Hessen zu ganz pragmatischen Entscheidungen der erneuten Fahrzeugbeschaffung geführt. Ergebnisse sind kompromisslos mit eingeflossen. Konkret heißt dies, dass die aufgeführten Mängel, so gut es geht, beseitigt werden.

Der Hauptpersonalrat nimmt die Mitverantwortung für die Gestaltung unseres „Arbeitsplatzes Funkstreifenwagen“ anhaltend wahr und die ersten Erfolge einer beharrlichen Begleitung tragen bereits sichtbare Früchte.

Werden ökologische Grundsätze und

Anforderungen an einen modernen Funkstreifenwagen auch berücksichtigt?

Ökologie ist, spätestens seit die Kosten für Treibstoffe erheblich gestiegen sind, natürlich auch bei der Polizei ein Thema. Nachdem die Automobilindustrie den Dieselmotor auch aus ökologischen Gesichtspunkten salonfähig gemacht hat und die Leistungsfähigkeit dieser Motoren auch das Anforderungsprofil eines modernen Funkstreifenwagens erfüllt, stand einer standardisierten Einführung von Dieseldieselfahrzeugen nichts mehr im Wege. Die Erfahrungen aus den ersten Jahren der „Dieselgeneration“ lassen ein erstes, positives Resümee zu.

In den kommenden Jahren müssen wir die Fortentwicklung alternativer Antriebstechniken beobachten. Wenn die Zeit reif ist, dürfen wir uns dieser Entwicklung nicht verschließen, werden aber selbstverständlich darauf achten, dass die Polizei zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben nicht ins Hintertreffen gerät.

Wie geht es weiter mit dem Positionspapier?

Ich denke, wir machen es uns zukünftig sicherlich leichter, wenn wir Erkenntnisse aus sich ständig weiterentwickelnden Techniken und die Erfahrungen unserer Kolleginnen und Kollegen zeitnah in dieses Positionspapier einfließen lassen. Dadurch sind wir in der Lage, eine gewisse Aktualität dieses Positionspapiers sicherzustellen.

Sicherlich werden sich die Länder sehr unterschiedlich fortentwickeln. Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit machen hier bestimmte Vorgaben und die in dem Positionspapier aufgestellten Forderungen sind keine Utopien von Visionären. Vieles wird bereits heute von der Industrie angeboten und ist „von der Stange“ zu haben.

Intelligent gewählte Ausbauformen können z. B. über gewisse Zeiträume von Fahrzeug zu Fahrzeug übernommen werden – man muss nur die Weitsicht und den Willen haben, diese Möglichkeiten in langfristige Planungen mit einzubeziehen. Hier können Kosten eingespart werden, wenn man sich modulare Gestaltungsmöglichkeiten zunutze macht.

Wir werden gemeinsam mit den Verantwortlichen in Bund und Ländern auch in Detailfragen ins Gespräch kommen. Mit dem Schwerpunkt Sicherheit müssen wir vermitteln, dass die Forderungen aus unserem Positionspapier gute und sinnvolle Investitionen in die Zukunft, in die Sicherheit und Gesundheit unserer Kolleginnen und Kollegen sind – Investitionen, die sich auszahlen werden.

Das Gespräch führte Marion Tetzner



GdP – Partner von „Lachen Helfen e.V.“

Die gute und enge Kooperation zwischen Bundeswehr und Polizei im Rahmen von Auslandseinsätzen führte zum Entschluss, die Polizei in den Verein Lachen Helfen e.V., der vormals ausschließlich eine Initiative deutscher Soldaten war, zu integrieren. Deutsche Polizistinnen und Polizisten, von denen viele schon seit Jahren an den Friedenseinsätzen im Ausland beteiligt sind, machen nun mit bei „Lachen Helfen e.V.“ Beim diesjährigen Parlamentarischen Abend des VdRBw (Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr e.V.) am 3.3.2009 in Berlin wurde durch einen Händedruck zwischen Konrad Freiberg und Roderich Thien, die künftige Partnerschaft und enge Zusammenarbeit zwischen Lachen Helfen e.V. und der GdP, symbolisch besiegelt.

„Lachen Helfen e. V.“ ist bei vielen Polizistinnen und Polizisten kein Fremder mehr. In den letzten beiden Jahren wurde der humanitäre Verein bei der Polizei im Bund und in den Ländern u. a. auch deshalb bekannt, weil er sich an der Finanzierung der Mario-Keller-Schule (www.mario-keller-schule.de) beteiligt. Die Schule wird im Norden Afghanistans, in Gedenken an den Karlsruher Polizisten Mario Keller, erbaut. Dieser kam – wie auch seine beiden Kollegen Alexander Stoffels (Bundespolizei) und Jörg Ringel (BKA) – am 15.8.2007 bei einem Anschlag bei Kabul ums Leben kam.

Entstehungsgeschichte von Lachen Helfen e. V.

Seit 1996 werden deutsche Soldaten in

internationalen Krisen und Konflikten im Rahmen friedenssichernder Missionen der NATO oder der Vereinten Nationen eingesetzt. In Bosnien und Kroatien entstand die Idee, der Bevölkerung nicht nur militärische Sicherheit zu garantieren, sondern auch Unterstützung im humanitären Bereich zu gewähren. Neben Brennholz und Bekleidung verteilten die engagierten Soldaten Plüschbären, in der Hoffnung, dass die Kinder ihr Lachen zurückgewinnen. Aus der kleinen privaten Initiative entstand die Aktion „Lachen Hel-



Mario-Keller-Schule – Baufortschritt Frühjahr 2009. Die Mädchenschule entsteht im Norden Afghanistans in der Provinz Badakhshan.



Schule in Ala Chapan

fen“, die die Ursprungsidee der humanitären Hilfeleistung durch Soldaten weiter entwickelte.

1998 wurde die Arbeit der Aktion mit dem Förderpreis der Robert-Bosch-Stiftung ausgezeichnet und aufgrund des gewachsenen Aufgabenumfanges im gleichen Jahr in den gemeinnützigen Verein „Lachen Helfen e. V.“ überführt. Der Verein ergänzt vor Ort ganz gezielt die Arbeit der großen Hilfsorganisationen, vor allem in den Regionen, die von diesen nicht erreicht oder aus anderen Gründen nicht abgedeckt werden können.

Mehr als 500 Einzelprojekte konnten in 12 Jahren Vereinsarbeit erfolgreich abgeschlossen werden. Dazu zählen kleinere Sofortmaßnahmen wie das Besorgen und Verteilen von Schuhen, Decken, Mänteln und länger laufende Planungs- und Baumaßnahmen wie die Sanierung von Schulen, Waisenhäusern oder Hospitälern. Der Anstoß zur Realisierung solcher Projekte erfolgt fast immer durch Soldaten im Einsatz, nun auch von Polizistinnen und Polizisten, die bei Patrouillenfahrten und durch gezielte Erkundung vor Ort auf besondere Not und gravierende Missstände aufmerksam werden. Allerdings werden derzeit keine Sachspenden ins Einsatzland transportiert, um den Aufbau der Wirtschaft – insbesondere der Kleinbetriebe – nicht zu gefährden.

In Afghanistan fördert „Lachen Helfen e. V.“ vor allem die Errichtung von Schulen und sogenannten Basic Health Cen-

tern. In einem Land, in dem Analphabetentum ein sehr großes Problem darstellt, sind Investitionen in Bildung und medizinische Einrichtungen die beste Armutsprävention und die beste Vorsorge gegen Fanatismus, Terrorismus und Gewalt. Insgesamt hat „Lachen Helfen e. V.“ in den über 10 Jahren seit Vereinsgründung rund 1,5 Millionen Euro Spendengeld eingenommen.

Mit der humanitären Unterstützung verknüpft der Verein auch die Hoffnung, dass die Bundeswehr und die Polizei, die oftmals unter schwierigen Umständen Sicherheit schaffen und Wiederaufbauhilfe leisten, nicht als Besatzer geduldet, sondern als Partner begrüßt werden.

Erstes Projekt nach Einbeziehung der Polizei in „Lachen Helfen e. V.“

„Lachen Helfen e. V.“ hat sich bereit



Unterrichtsbedingungen

erklärt, das erste Projekt zu unterstützen, welches von im Ausland eingesetzten Polizeibeamtinnen und -beamten vorgeschlagen wird. Das deutsche Polizeiberatersteam in Afghanistan setzt sich für eine Erweiterung einer Schule in Ala

Chapan – durch einen Anbau mit sechs Klassenzimmern – ein.

Die Ortschaft Ala Chapan liegt in der Nähe von Mazar e Sharif. An dieser Schule werden derzeit 2.300 Jungen und Mädchen im Alter zwischen 6 und 16 Jahren in drei Schichten durch 45 Lehrer und Lehrerinnen unterrichtet. Das Bildungsniveau sowie das Engagement der Lehrer und des Direktors sind als herausragend zu werten. Die Schule besteht aus einem Altbau mit fünf Klassenzimmern, die stark sanierungsbedürftig sind. Diese Räume sind in starkem Maße einsturzgefährdet. Darüber hinaus gibt es einen



Lernen ist wichtig.

Fotos: Lachen Helfen e. V.

Neubau mit fünf Klassenzimmern und einem Computer-Ausbildungsraum sowie fünf Schulzelten.

Das Hauptziel ist es, durch Erweiterung des Neubaus in Verbindung mit der Sanierung des alten Gebäudes, die stark verwitterten Schulzelte aus der Nutzung zu entfernen. Diese Maßnahme soll insbesondere für Mädchen die Bildungsmöglichkeiten weiter steigern.

Die Auftragsvergabe soll durch Ausschreibungen erfolgen. Das Ausschreibungsverfahren beginnt mit der Genehmigung des Projekts. Die Baugesamtsumme wird 75.000 Euro betragen, davon sind 20.000 bereits vorhanden. Die Bauaufträge werden an zwei afghanische Unternehmen vergeben, wodurch die lokale Wirtschaft gefördert wird.



Waisenhaus in Feyzabad

Das deutsche Polizeiberatersteam engagiert sich darüber hinaus für den Bau eines Waisenhauses in Feyzabad. Sobald hierfür ein Grundstück gefunden ist, kann mit der Planung begonnen werden. Auch in diesem Fall „baut“ man auf die Unterstützung von „Lachen Helfen e. V.“ Das staatliche Waisenhaus Feyzabad befindet sich derzeit in einem zweistöckigen Hinterhaus an der Hauptdurchfahrtsstraße in Feyzabad. Es ist in Privatbesitz und wurde durch das Department of Social Affairs angemietet.

Der Mietvertrag wurde aus wirtschaftlichen Beweggründen durch den Vermieter gekündigt. Nach dem Willen des Vermieters soll das Waisenhaus in Kürze das Gebäude räumen, obwohl keine Alternativen zur Verfügung stehen – insofern besteht dringender Handlungsbedarf. In dem Waisenhaus befinden sich momentan



Waisenhaus Feyzabad – einzige Toilette und Waschelegenheit;



Küche im Waisenhaus Feyzabad

Fotos (2): GPPT

100 Jungen und 20 Mädchen im Alter zwischen 3 und 18 Jahren. Mit dieser Anzahl von Kindern und Jugendlichen ist das Waisenhaus völlig überbelegt.

Seitens des GPPT (German Police Project Team) in Feyzabad wird vorge-

Der Erste Polizeihauptkommissar Bernhard Lohner, stellvertretender Leiter der Bundespolizeiinspektion Karlsruhe, unterstützte von Beginn an die Aktivitäten von Lachen Helfen e. V.



Er war Vorgesetzter von Alexander Stofels und betreute nach dem Anschlag dessen Familie. Naheliegend für ihn war auch die Kontaktaufnahme mit der Lebensgefährtin und der Familie von Mario Keller.

Angetan von der Idee, die Polizei in den Verein zu integrieren, erklärte er sich bereit, im Vorstand mitzuwirken, um u. a. den Bundesinnenminister Dr. Schäuble und den GdP-Bundesvorsitzenden Konrad Freiberg als Schirmherren zu gewinnen.

„Polizisten und Soldaten haben eine schwierige Aufgabe in Afghanistan zu bewältigen. Darüber hinaus müssen sie sich mit stark belastendem Elend auseinandersetzen. Umso wichtiger ist es deshalb, dass sie Unterstützung erfahren, wenn es um die Linderung von Not geht – insbesondere wenn sie Kinder betrifft.“

schlagen, ein Waisenhaus mit circa 20 Schlafräumen, einem Aufenthaltsraum/Kantinenbereich, zwei Klassenräumen, einem Lehrerzimmer, einem Direktorenzimmer, einer Küche, einer entsprechenden Anzahl von Lagerräumen sowie einem Latrinengebäude in Feyzabad zu bauen. Das geplante Waisenhaus soll mindestens für rund 150 Kinder und Jugendliche aus der Provinz Badakhshan Platz bieten. Die Zuständigkeit liegt nach ihrer Fertigstellung bei der Regierung, vertreten durch das Department of Social Affairs. Mit der Maßnahme soll dauerhaft eine neue und unabhängige Einrichtung geschaffen sowie eine entscheidende Verbesserung der Lebensbedingungen für die Waisen in der Provinz Badakhshan erzielt werden.

Bernhard Lohner

Wer sich über die zahlreichen und oft prominenten Spendengeber von „Lachen Helfen e. V.“ informieren möchte, kann sich unter www.lachen-helfen.de kundig machen.

Und wer sich selbst mit einer Spende an der humanitären Hilfe des Vereins beteiligen möchte, nutze bitte die folgende Bankverbindung:

Spendenkonto Lachen Helfen e. V.

Stichwort
Sparkasse Essen
Kontonummer: 4310900
Bankleitzahl: 360 501 05

Post aus Kabul

Polizeihauptkommissar Dirk Fütterer ging im März 2007 für ein Jahr als Berater des Polizeichefs von Kabul nach Afghanistan und half beim Aufbau von Projekten für die afghanische Polizei. Während dieser Zeit hat der junge Polizist zahlreiche E-Mails an seine Familie, die Kollegen und Freunde in Deutschland geschrieben, um von seinem Alltag, seinen Aufgaben und dem Leben in Afghanistan zu berichten. Diese Briefe sind jetzt als Buch erschienen.

Lebendig und schnörkellos, mit hellwachem Blick und viel Humor erzählt Dirk Fütterer von diesem für ihn sehr wichtigen Jahr: Er spielte als einziger Ausländer in der afghanischen Fußballliga, organisierte gemeinsam mit Kollegen einen Weihnachtsmarkt im Camp, weil er die vorweihnachtliche Atmosphäre auch in Kabul nicht missen wollte, und schloss Freundschaften mit afghanischen Kollegen. Er musste aber auch hautnah erleben, dass die Sicherheitslage in Afghanistan noch immer durch Gewalt und Terror geprägt ist. Dirk Fütterer wird niemals den 15. August 2007 vergessen, als sein Kollege Mario Keller aus dem Polizeipräsidium Karlsruhe und zwei weitere deutsche Polizisten bei einem Anschlag in Kabul ums Leben kamen.



Die privaten Dokumente zeichnen ein einfühlsames Bild von dem fernen Land am Hindukusch und zeigen die Arbeit der Einsatzkräfte vor Ort. Seine Berichte sind nicht nur eine spannende, sondern auch eine unterhaltende Lektüre für alle, die sich aus erster Hand über das Alltagsleben deutscher Polizisten in Afghanistan informieren möchten.

Mit dem Erlös aus dem Verkauf dieses Buches unterstützt Dirk Fütterer den Bau der „Mario Keller Schule“ in Afghanistan, die nach seinem getöteten Kollegen Mario Keller benannt ist.

Post aus Kabul – Mein Jahr als deutscher Polizist in Afghanistan, Dirk Fütterer, Aqua-Verlag, 2008, 80 Seiten, ISBN 978-3939341024, 9,90 Euro



Management in die Qualitäts-„Freiheit“

In der Juli-Ausgabe „Deutsche Polizei“ wurde unter der Überschrift „Systematisch überfordert“ über die Ergebnisse neuer Managementmethoden berichtet. Ich kann die dort zitierten Erkenntnisse aus der Wirtschaft für den öffentlichen Dienst nur bestätigen.

In meiner Behörde, dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten Berlin (LABO) gibt es seit mehreren Jahren eine funktionierende Kosten- und Leistungsrechnung. Es werden Ziele vereinbart und Qualitätsmaßstäbe festgelegt. So weit so gut, aber...

Die Kostenrechnung hilft uns überhaupt nicht für die Haushaltszuweisung; da geht es strikt kameralistisch zu (hier gibt's einen Unterschied zur Wirtschaft). Sie bewahrt uns also auch nicht vor Personaleinsparungen in Bereichen, in denen wir kostendeckend arbeiten.

Das was aber ganz schlimm ist, ist die Zielsetzung und die damit verbundenen Qualitätsindikatoren und zwar nicht, weil sich die Führungskräfte keine Mühe geben das ordentlich zu machen, sondern weil die eigentlich wesentlichen Indikatoren offensichtlich nur wenig „sexy“ sind. Sie sind schwierig mit Zahlen zu belegen und die Wirkung der gesunkenen Qualität ist erst sehr viel später spürbar. Aber da, wo etwas zu erkennen ist, nämlich regelmäßig an der Länge der Wartezeiten, kommt von außen auch keine Hilfe. Wir strukturieren um, um, um, ...! Mittlerweile haben wir alle nicht nur Arbeit, sondern auch „n Projekt“.

Ich will dies am Beispiel der zu uns gehörenden Zulassungsstelle verdeutlichen. Mit Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs ist man überall auf der Welt zu dem Schluss gekommen, dass es zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung notwendig ist, die Zulassung von motorisierten Fahrzeugen für den öffentlichen Straßenverkehr zu regeln, weil mit Fahrzeugen erheblicher Schaden an Leben, Gesundheit und Eigentum anderer unbeteiligter Menschen angerichtet werden kann. Mit dieser Regelung sollen deshalb vier Dinge erreicht werden:

1. Ich will, dass sichere Fahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen. Deshalb gibt's die allgemeine Betriebserlaubnis und den TÜV.
2. Ich will, dass ich jemanden ausfindig machen kann, der einen Schaden angerichtet hat. Deshalb muss jedes Fahrzeug registriert werden und bekommt ein amtliches Kennzeichen.

3. Ich will, dass ggf. der Schaden bezahlt werden kann. Deshalb muss jedes Fahrzeug mit einer Mindestsumme versichert sein.
4. Ich will, dass die öffentlichen Aufwendungen für Straßenbau etc. finanziert werden. Deshalb werden Kfz-Steuern erhoben.

Das alles ist gesetzlich geregelt und müsste massive Auswirkungen auf die Ziele der Zulassungsstelle haben. Nicht gesetzlich geregelt ist die Wartezeit für das



Foto: Dieter Großhans

Publikum, wenn es sein Fahrzeug zulassen muss.

Was findet sich in den Zielen wieder und wird auch in Vergleichsringen mit anderen Zulassungsstellen verglichen? Kundenzufriedenheit, Wartezeit, Bearbeitungszeit, Kostendeckungsgrad, Fälle und Maßnahmen pro Vollzeitstelle, Mitarbeiterzufriedenheit.

Das sind sicher alles wichtige Steuerungskennzahlen: Sie haben aber mit dem Sinn der Zulassung eigentlich nichts zu tun.

Das bedeutet für die Beschäftigten: Wichtig ist die kurze Wartezeit, also alle Mann in die Kundenbedienung und damit in die Erteilung der Genehmigung ein bestimmtes Fahrzeug für den Gebrauch auf öffentlichem Straßenland zuzulassen. Fast keine/r beschäftigt sich mehr mit der Überprüfung der Genehmigung nach Erteilung, also ist das Ziehen von Konsequenzen aus nicht bezahlter Steuer und Versicherung, Halterwechsel und Fahrzeugen mit Mängeln nur zweitrangig.

Wenn aber der Sinn meines Tuns in meinen Zielen nicht berücksichtigt wird, wie soll da Arbeitszufriedenheit entstehen? Und was soll man von einem staatlich-

chen Organ halten, das die Umsetzung der Gesetze nicht in seine Ziele aufnimmt?

Aber warum wird das nicht gemacht? Gerügt wird man ja immer noch, wenn man dabei erwischt wird, ein Gesetz nicht richtig anzuwenden. Es liegt wohl daran, dass es schwierig ist, Kennziffern für Gesetzestreue zu finden. Die Auswirkung von „nachlässiger“ Behördenarbeit ist eben nicht an der nachlassenden Nachfrage für ein Produkt oder der Schnelligkeit und Freundlichkeit der Beschäftigten abzulesen. Sie schlägt sich auch nicht sofort in chaotischen Zuständen im öffentlichen Leben wieder. Es muss sich also wohl jemand dazu bekennen, die Gesetze auch umsetzen zu wollen. Dazu bedarf es einer ordentlichen Aufnahme der gesetzlich notwendigen Arbeitsschritte, einer Erhe-

bung der mittleren Bearbeitungszeiten (ist mittlerweile auf Seite des Dienstherren zum Schimpfwort avanciert, aber nicht mehr bei den Beschäftigten) und einer daran ausgerichteten Personal- und Technikausstattung.

Ein neues Projekt, bei dem wieder nur die Symptome aufgegriffen und verändert werden, aber nichts am grundsätzlichen Problem verbessert wird, hilft politisch Handelnden vorzutäuschen, die Macher/innen zu sein. Es ist ansonsten aber nur Augenwischerei, und was viel schlimmer ist, es führt zu Demotivation und psychischen wie physischen Erkrankungen und am Ende zu Staatsverdrossenheit.

Die Qualität von Gesetzen misst sich an Ihren Werten. Wenn die Werte sich ändern, muss man die Gesetze auch ändern oder abschaffen. Wenn sie aber die gewollten Werte verkörpern, dann muss man mit allen Konsequenzen dazu stehen. Denn Freiheit ist ein hohes Rechtsgut aber mit Qualitäts-„Freiheit“ nicht zu erreichen!

Übrigens, seit Wochen müssen wir die Zulassungsbehörde vorzeitig schließen, weil wir mit dem vorhandenen Personal nicht mal mehr das Ziel „Kurze Wartezeiten“ erreichen.

Rita Grätz





Polizeibeamter muss sich nicht zusätzlich persönlich entschuldigen

Die Weigerung eines Polizeibeamten sich zu entschuldigen, rechtfertigt dann keine dienstliche Missbilligung, wenn bereits eine Entschuldigung der Dienststelle erfolgt ist und der Bürger ohne nachvollziehbaren Grund auf einer persönlichen Entschuldigung des Beamten besteht. Dies hat das **Verwaltungsgericht Koblenz** entschieden (**Urteil vom 14.10.2008, Az. 6 K 231/08.KO**).

Der Kläger ist Polizeibeamter im Bereich der Polizeidirektion Neuwied. Anlässlich eines Telefonats kam es zu einem Missverständnis, als die Anruferin wegen eines eingehenden Notrufs in die Warteschleife gestellt werden musste. Auf die Beschwerde der Frau entschuldigte sich der Dienststellenleiter der Polizeiinspektion hierfür. Der Bürgerin war das nicht genug. Sie verlangte eine persönliche Entschuldigung des Klägers. Der Kläger lehnte dies mit der Begründung ab, das Gespräch sei unglücklich verlaufen. Er habe sich aber nicht ungebührlich verhalten. Von daher sehe er keinen Grund für eine Entschuldigung, zumal dies seitens der Dienststelle bereits geschehen sei. Daraufhin wurde gegenüber dem Kläger eine beamtenrechtliche Missbilligung ausgesprochen, die in dessen Personalakte aufgenommen wurde. Hiermit war der Kläger nicht einverstanden und erhob nach erfolglosem Widerspruchsverfahren Klage.

Das VG Koblenz gab der Klage statt. Die Missbilligung, so die Richter, sei rechtswidrig, da sich der Kläger durch sein Verhalten keiner Dienstpflichtverletzung schuldig gemacht habe. Das Ansehen der rheinlandpfälzischen Polizei, zu dessen Wahrung jeder Polizist verpflichtet sei, sei durch die Weigerung des Klägers, sich bei der betroffenen Bürgerin persönlich zu entschuldigen, nicht beeinträchtigt worden. Selbst wenn die Außendarstellung der Polizei und damit deren Ansehen durch das Telefonat beeinträchtigt worden seien, habe der Dienststellenleiter diese Beeinträchtigung bereits bereinigt. Denn er habe sich bei der Anruferin für den Vorfall entschuldigt. Eine persönliche Abbitte könne die Anruferin angesichts des in Frage stehenden Vorfalls nicht mehr verlangen.

Da aber die Fürsorgepflicht einem Dienstherrn gebiete, seine Beamten vor unberechtigten Forderungen eines Dritten zu schützen, könne der Dienstherr von dem Kläger auch keine weitere Entschuldigung erwarten.

Zudem stehe die Erteilung der Missbilligung auch außer Verhältnis zum eigentlichen Anlass. Der Beklagte gehe selbst davon aus, dass das Verhalten des Klägers nicht zu beanstanden gewesen sei. Dieser hätte sich lediglich für die Wirkung des Gesprächs entschuldigen sollen.

In einer solchen Situation sei der Anspruch einer förmlichen Missbilligung, die sich auch in der dienstlichen Beurteilung des Beamten niederschlagen könne, überzogen und damit unverhältnismäßig, wenn das Verhalten eines Beamten – wie hier – zuvor nicht beanstandet worden sei.



Bereitschaftsdienst oder Rufbereitschaft

Vielfach bestehen dienst- und arbeitsrechtliche Verpflichtungen für einen Bereitschaftsdienst oder eine Rufbereitschaft, was zu der Frage führt, was damit gemeint ist. Dazu hat sich das **Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 22.1.2009 – 2 C 90/07** – geäußert. Danach gehört eine Verpflichtung zu ungünstigen Zeiten nicht zur Rufbereitschaft. Rufbereitschaft ist das Bereithalten des hierzu Verpflichteten in seiner Häuslichkeit oder das Bereithalten an einem von ihm anzuzeigenden und genehmigten Ort seiner Wahl, um bei Bedarf zu Leistungen sofort abgerufen werden zu können.

Hinsichtlich des Bereitschaftsdienstes kann nicht die Auffassung vertreten werden, er erfordere stets eine wache Aufmerksamkeit im Zustand der Entspannung. Dieses Verständnis des Bereitschaftsdienstes ist zu eng. Für die Abgrenzung des Bereitschaftsdienstes von der Rufbereitschaft kommt es allein darauf an, ob der Verpflichtete sich an einem vom Dienstherrn bestimmten Ort außerhalb des Privatbereichs zu einem jederzeitigen

unverzöglichen Einsatz bereitzuhalten hat, wenn erfahrungsgemäß mit einer dienstlichen Inanspruchnahme zu rechnen ist. Bereitschaftsdienst kann also durchaus Ruhephasen enthalten.

Dr. Otto



Handy-Nutzung am Steuer

Eine verbotene Benutzung eines Mobiltelefons durch einen Fahrzeugführer liegt nach einer aktuellen Entscheidung des 2. Senats für Bußgeldsachen des OLG Hamm nicht vor, wenn das Fahrzeug vor einer Rotlicht zeigenden Ampel steht und der Motor ausgeschaltet ist. Das Oberlandesgericht hat damit ein Urteil des Amtsgerichts Iserlohn, das den Fahrer noch zur Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 40 Euro verurteilt hatte, aufgehoben und den Fahrer freigesprochen.

Nach den der Entscheidung zugrundeliegenden Feststellungen hatte sich der Fahrer mit dem von ihm geführten Pkw einer Rotlicht zeigenden Ampel in Hemern genähert. Da die Ampel rot zeigte, schaltete er den Motor ab, nahm dann sein Mobiltelefon und telefonierte kurz mit einem Bekannten. Sodann beendete er das Telefongespräch. Anschließend schaltete die Ampel auf grün. Der Fahrer startete den Motor und fuhr weiter.

Nach Auffassung des OLG-Senats liegt kein Verstoß gegen § 23 Abs. 1a der Straßenverkehrsordnung vor, wonach einem Fahrzeugführer die Benutzung eines Mobiltelefons untersagt ist, wenn er hierfür das Mobiltelefon aufnimmt oder hält.

Dieses Verbot gilt nämlich nicht, wenn das Fahrzeug steht und der Motor ausgeschaltet ist. Eine Auslegung der Vorschrift, dass dem Ausschalten des Motors eines vor einer Rotlicht zeigenden Ampel stehenden Kraftfahrzeugs keine Bedeutung beizumessen sei, stelle eine nicht zulässige Ausdehnung der Bußgeldbewehrung zu Lasten des Betroffenen dar.

OLG Hamm, Az. 2 Ss OWi 190/07



DP-Sommer-Preisausschreiben • DP-Sommer-Preisausschreiben •

Sommer, Urlaub, Zeit zum Ausspannen – wer sich dennoch ein wenig mit der Geschichte und Gegenwart seiner Gewerkschaft beschäftigt, hat die Chance, einen unserer attraktiven Preise zu gewinnen. Also: mitmachen!

Hier die Fragen:

Als sich am 13. und 14. September 1950 in Hamburg die Vertreter der „Interessengemeinschaft der Polizeibeamtenbünde der britischen Zone und Westberlins“ zusammenfinden, haben sie ein Ziel: Sie gründen die Gewerkschaft der



Der erste Vorsitzende der GdP

Polizei. Eine Gewerkschaft, die immerhin in ihrer ersten Stunde schon gleich 45.000 Mitglieder zählt. Zunächst versammeln sich unter diesem jungen Dach die Polizeibeschäftigten der britischen Zone und Westberlins.

Doch die weitere Richtung ist eindeutig: Die GdP strebt eine Ausdehnung auf das gesamte Bundesgebiet an.

1. Wie hieß der erste Vorsitzende der GdP?

- a) Werner Kuhlmann
- b) Lars Hammer
- c) Fritz Schulte

Um die Mitglieder der jungen Gewerkschaft informieren zu können, hat die GdP in den Ländern bereits Mitgliederzeitschriften herausgegeben.

2. Wann erschien die Mitgliederzeitschrift der Gewerkschaft der Polizei bundesweit erstmals unter dem Titel DEUTSCHE POLIZEI?

- a) am 1. Dezember 1951
- b) am 1. Januar 1952
- c) am 1. Juni 1952

Die GdP hat sich vehement für eine gerechte und angemessene Bezahlung in der Polizei ausgesprochen.

3. Ab wann wurde an Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte eine finanzielle Entschädigung für angeordnete Mehrarbeit gezahlt?

- a) 1969 b) 1972 c) 1975

Seit ihrer Gründung im Jahre 1950, hatte sich die GdP bemüht – und schließlich kommt endlich der Erfolg: Die Gewerkschaft der Polizei wird Mitglied im Deutschen Gewerkschaftsbund. Dafür votieren auf einem Außerordentlichen Delegierten-Kongress in Berlin 207 von 229 Stimmberechtigten.

Zuvor hatte der DGB-Bundesausschuss die Aufnahme beschlossen.

4. Wann wird die GdP Mitglied im Deutschen Gewerkschaftsbund?

- a) 1972 b) 1978 c) 1981

1966 wird die JUNGE GRUPPE in der GdP gegründet. Damit entspricht die Gewerkschaft der Entwicklung, dass immer mehr jüngere Mitglieder beitreten. Für sie soll die JUNGE GRUPPE (GdP) ein besonderes Forum zur aktiven Teilnahme am Gewerkschaftsleben bieten.



Der erste Vorsitzende der JUNGEN GRUPPE

5. Wer wird der erste Vorsitzende der JUNGEN GRUPPE (GdP)?

- a) Fritz Trekel
- b) Horst Geier
- c) Lothar Meiners

Nach der Wiedervereinigung und Hauptstadtverlagerung nach Berlin ist auch die GdP in Berlin präsent.

6. Wann wird die Bundesgeschäftsstelle der GdP in Berlin offiziell eröffnet?

- a) am 1. Januar 2000
- b) am 1. Juni 2001
- c) am 1. April 2002

1982 erhält die Frauenarbeit in der GdP mit dem Bundesfachausschuss Frauen eine eigene Struktur. Die Vorsitzende hieß Klara Herrmann und hatte Sitz und Stimme im GdP-Bundesvorstand. Die Frauengruppe (Bund) ging aus dieser Struktur hervor und wurde 1992 auf dem Satzungskongress in Braunschweig förmlich begründet.

7. Wie hoch ist der Frauenanteil in der GdP heute?

- a) ca. 10 Prozent
- b) ca. 22 Prozent
- c) ca. 50 Prozent

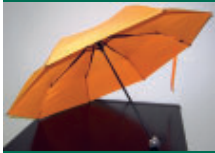
Alle vier Jahre stellt die GdP mit einem ordentlichen Bundeskongress die Weichen für die kommende Arbeit.

8. Wann und wo findet der nächste ordentliche Bundeskongress der GdP statt?

- a) Dezember 2009 in Dresden
- b) November 2010 in Berlin
- c) März 2011 in Kassel



DP-Sommer-Preisausschreiben • DP-Sommer-Preisausschreiben



Das sind die Preise:



1. - 3. Preis: SEK-Einsatztrolley (Mehler Law Enforcement), Einsatzstiefel Ranger GSG9-S (HAIX), Sonnenbrille M-Frame Array (Oakley)

4. - 13. Preis: Taschenlampe NexTorch T9 (Mehler Law Enforcement), Nostalgie Radio, Multi-tool Werkzeug, Edelstahl Thermosflasche, ReisetheL Laptop-tasche, ReisetheL Stockschirm, Taschenschirm Orange, Taschenschirm Schwarz, Outdoor Set, Freizeittasche

Einsendeschluss:

2. September 2009

Die Gewinner geben wir in der Oktober-Ausgabe bekannt.

Schickt Eure Lösungen unter dem **Kennwort „Preisausschreiben“** an:

Gewerkschaft der Polizei
Redaktion DEUTSCHE POLIZEI
Stromstr. 4
10555 Berlin

oder per
E-Mail: gdp-redaktion@gdp-online.de
Telefax: 030 - 39 99 21 - 200

Sollten mehr richtige Lösungen eingehen, als Gewinne bereitstehen, entscheidet das Los. Eine Barauszahlung, Auszahlung in Sachwerten oder Tausch der Gewinne ist nicht möglich.

Von der Teilnahme ausgeschlossen sind hauptamtlich Beschäftigte der Gewerkschaft der Polizei. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.







14.10.1977: Die entführte Lufthansa-Boing „Landshut“ steht auf dem Rollfeld des Flugplatzes von Dubai.

Foto: UPI/dpa

„In einer solchen Situation gibt es keine Helden!“

Gespräch mit dem ehemaligen Copiloten der entführten Lufthansa-Maschine „Landshut“, Jürgen Vieter

Seit dem 11. September 2001 wird die sicherheitspolitische Diskussion nahezu weltweit durch den Terrorismus dominiert. Die Schatten des World Trade Centers zeigten ihre Auswirkungen schnell, unmittelbar und bedrückend für die gesamte westliche Welt. Die für viele Menschen unvorbereitet sichtbar gewordenen terroristischen Netzwerke führten zu einer völlig neuen Bewertung der Sicherheitslage. Folgeanschläge auf den Inseln Djerba und Bali, in Moskau, Beslan, Riad, Madrid und London taten ein Übriges und veränderten die allgemeine Einschätzung der Sicherheitslage nachhaltig.

Dabei handelt es sich bei diesem menschenverachtenden Vorgehen keinesfalls um ein neues Phänomen. So war z. B. Anfang der siebziger Jahre die innenpolitische Lage in der Bundesrepublik Deutschland durch den Linksterrorismus geprägt. Mordanschläge der zunächst als „Baader-Meinhof-Bande“ bezeichneten „Roten-Armee-Fraktion“ (RAF) und

anderer Gruppierungen wie der „Revolutionären Zellen“ (RZ) stellten die Hauptbedrohung dar, wenngleich es auch schon damals Terroranschläge internationalen Zuschnitts gab. Erst mit der Auflösungserklärung vom 20.4.1998 ging die Geschichte des RAF-Terrorismus zu Ende. Diese Zeit wird durch das Buch „Der Baader Meinhof Komplex“ von

Stefan Aust, den darauf aufbauenden Kinofilm und den ARD-Film „Mogadischu“, verschiedene Biografien, die öffentlich geführte Diskussion über die Freilassung von Christian Klar und anderen ehemaliger RAF-Terroristen sowie aktuell durch neu publizierte Erkenntnisse zum Tod von Benno Ohnesorg ständig präsent gehalten.

Der Fachbereich Polizei der Fachhochschule für Verwaltung und Dienstleistung Schleswig-Holstein (FHVD) hat dem Themenkreis „Terrorismus: Bedrohung für die freiheitliche Welt!“ einen besonderen Stellenwert eingeräumt und am 14.5.2009 in einer Sonderlehrveranstaltung der Reihe „60 Jahre Grundgesetz“ die Frage diskutiert, ob die westlichen Demokratien der Herausforderung durch den Terrorismus gegenwärtig und zukünftig gewachsen sind bzw. gewachsen sein werden. In dieser Veranstaltung ging es auch um einen Rückblick auf den RAF-Terror der siebziger Jahre, insbesondere vermittelt durch Jürgen Vieter, dem ehemaligen Copiloten der am 13.10.1977 entführten Lufthansa-Maschine „Landshut“.

Das folgende Gespräch mit ihm führten Dr. Susanne Kischewski und Julia Brenneisen:



Herr Vietor, Sie haben im November 2008 in einer Talkshow bei Anne Will vor einem Millionenpublikum von der Entführung der Lufthansa-Maschine „Landshut“ berichtet. Was hat Sie bewogen, auch zu uns in den Fachbereich Polizei der FHVD Schleswig-Holstein zu kommen?

Also, im Grunde bin ich nicht einmal ein Fan von Talkshows. Daher hatte ich die Einladung von Frau Will auch zunächst abgelehnt. Als ich aber hörte, dass auch einer der beteiligten GSG 9-Beamten, die Geisel Diana Müll und der damalige Innenstaatssekretär Gerhart Baum kommen würden, entschloss ich mich doch, an der Sendung teilzunehmen. Hinzu kam, dass gerade die Begnadigung des RAF-Terroristen Christian Klar diskutiert wurde. Meine Intention ist es, als Zeitzeuge Aufklärungsarbeit zu leisten, fehlerhafte Darstellungen aufzudecken oder gerade zu biegen. Das ist auch mein Ziel in dieser Veranstaltung. Besonders interessant finde ich es auch, vor so vielen Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten zu sprechen. Sie sind es schließlich, die im Auftrage des Staates den Terrorismus bekämpfen und im Extremfall

„**Ich finde es sehr wichtig, dass auch die Polizei die Opferseite kennen und berücksichtigen lernt.**“

Jürgen Vietor

Geiseln befreien müssen. Ich finde es sehr wichtig, dass auch die Polizei die Opferseite kennen und berücksichtigen lernt.

Am Donnerstag, 13.10.1977, wurde die „Landshut“ auf dem Flug von Palma de Mallorca nach Frankfurt a. M. entführt. Können Sie sich noch daran erinnern, wie dieser Tag für Sie begann?

Ja natürlich. Ich hatte an diesem Donnerstag Bereitschaftsdienst und lag im Bett, als der Anruf kam. Es hieß: „Guten Morgen, Herr Vietor, Sie haben einen Freiflug nach Palma gewonnen!“ Solche Scherze wurden in unserem Kreise immer gemacht. Ich habe dann meiner Frau noch eine Notiz geschrieben, dass ich um 16.00 Uhr zum Kaffee wieder da sein würde. Und dann kam die Entführung und ich war erst mehrere Tage später zurück. So spielt manchmal das Leben.

In den 70er Jahren gab es mehrere Flugzeugentführungen. Sind Sie bei der Lufthansa auf diesen Fall vorbereitet worden?

Ja, im Rahmen der Ausbildung wurden uns Verhaltensregeln im Falle eines

„highjacking“ ans Herz gelegt. Dazu gehört freundliches und untergeordnetes Verhalten ebenso wie das strikte Verbot, Informationen nach außen zu leiten. Gerade diese letzte Regel ist besonders bedeutend, wenn man an meinen Freund und Kollegen Jürgen Schumann denkt. Denn er hatte sich über diese Regel hinweg gesetzt. Jürgen war der Flugkapitän der Lufthansa-Maschine „Landshut“ und wurde von dem Entführer Martyr Mahmud am 16.10.1977 erschossen. Nach der Befreiung wurde ich gefragt, ob ich mich während der Entführung an die Regeln erinnern konnte, die die Lufthansa uns auferlegt hatte. Ich musste zugeben, dass mein gesamtes Handeln rein intuitiv war. Dennoch hat es aber den grundsätzlichen Anweisungen entsprochen.

Wie erinnern Sie sich an den Ablauf der Ereignisse vom Zeitpunkt der Entführung bis hin zur Befreiung durch die GSG 9 am 18.10.1977?

Die Entführung begann am 13.10.1977 auf dem Rückflug von Palma nach Frankfurt a. M. An Bord waren zu diesem Zeitpunkt neben mir Kapitän Jürgen Schumacher, die Stewardessen Hannelore Piegler, Gaby Dillmann und Anna-Maria Staringer sowie 86 Passagiere. Plötzlich stürmte ein Mann in das Cockpit, hielt zunächst Jürgen Schumacher die Pistole an den Kopf und schleppte mich dann nach hinten in den Gang. Dort standen bereits zwei Entführerinnen mit Handgranaten in den erhobenen Händen. Nach einiger Zeit ging der Anführer der Gruppe durch die Kabine und schrie, er habe das Kommando übernommen und sei jetzt der Kapitän. Martyr Mahmud heiße er. Wir mussten unseren Kurs verlassen und zunächst nach Rom fliegen. Ich habe später erfahren, dass dort bereits der Weiterflug verhindert werden sollte. Bundesinnenminister Maihofer hatte sich eingeschaltet. Gott sei Dank ist dies nicht erfolgt, denn ein Eingreifen der Sicherheitskräfte in dieser frühen Phase hätte ohne Zweifel katastrophale Folgen gehabt. Um 17.42 Uhr starteten wir wieder und es ging von Rom nach Larnaka (Zypern) und von dort weiter in Richtung Persischer Golf, nach Bahrain und Dubai.

Am 14.10.1977 kam es in Dubai zu langen Verhandlungen zwischen Mahmud und dem dortigen Verteidigungsminister. Letzterer bat um Freilassung der Frauen, Kinder und Kranken. Letztlich lehnte Mahmud jedoch jeden Kompromiss ab und forderte die vorherige Freilassung der RAF-Gefangenen in Deutschland.

In dieser Phase spitzte sich die Lage dramatisch zu. Jürgen Schumacher setzte

am 15.10.1977 um 7.50 Uhr über Funk ein Telegramm an Bundeskanzler Schmidt ab und teilte mit, dass das Leben der 91 Frauen, Männer und Kinder an Bord des Flugzeuges allein von seiner Entscheidung abhängt.

Am 16.10.1977 gegen 5.30 Uhr nahm Mahmud noch einmal Kontakt mit dem Tower in Dubai auf und drohte mit der sofortigen Erschießung von Jürgen Schumann, wenn die Maschine nicht aufgetankt werde. Mahmud wirkte zu diesem Zeitpunkt bereits sehr erschöpft.



Der Copilot der Landshut, Jürgen Vietor (l.), im Gespräch mit Hartmut Brenneisen, Leitender Regierungsdirektor und Dekan des Fachbereichs Polizei der FHVD Schleswig-Holstein

Foto: Hans Korth

Schließlich wurden seine Forderungen erfüllt. Gegen 15.00 Uhr starteten wir wieder und nahmen zunächst Kurs auf das Sultanat Oman. Da die dortige Landebahn gesperrt war, flogen wir weiter Richtung Aden. Auch hier war die Landebahn blockiert. Da der Treibstoff ausging, hatten wir jedoch keine andere Wahl mehr und ich schaffte es, die Boeing 737 auf einer Sandpiste neben der Rollbahn zu landen. Ein Horrorunternehmen.

Mahmud gab Jürgen Schumann anschließend die Erlaubnis, aus der Maschine zu steigen, um das Fahrwerk zu kontrollieren. Jürgen kam erst nach längerer Zeit zurück. Er wurde von Mahmud sofort als Verräter bezeichnet, geschlagen und schließlich, ohne dass er etwas zu seiner Verteidigung vorbringen konnte, erschossen.

Am frühen Morgen des 17.10.1977, dem



5. Entführungstag, musste ich nach dem Auftanken wieder starten und Kurs auf die somalische Hauptstadt Mogadischu nehmen, die gerade noch auf unserer Flugkarte verzeichnet war. Dort kam es erneut zu Verhandlungen über einen „Gefangenen austausch“. Ein neues Ultimatum wurde gestellt und die Sprengung des Flugzeuges angedroht.

In den ersten Minuten des 18.10.1977, kurz vor Ablauf des letzten Ultimatums, wurde die „Landshut“ von einem GSG 9-Kommando gestürmt und wir befreit.

Warum wurde Flugkapitän Jürgen Schumann durch den Entführer Martyr Mahmud erschossen?

Jürgen hatte nach der Notlandung des Flugzeuges das Fahrwerk kontrolliert. Er kam erst nach längerer Zeit zurück und ihm wurde unterstellt, sich abgesetzt und mit den örtlichen Behörden Kontakt aufgenommen zu haben. Noch bevor er sein Fortbleiben erklären konnte, ist er von Mahmud im Mittelgang des Flugzeuges mit Kopfschüssen ermordet worden.

Jürgen hatte bereits zuvor den Ärger von Mahmud auf sich gezogen, weil er Informationen nach draußen geleitet hatte. Als wir mit einem entgegenkommenden Flugzeug wegen des Wetters Funkkontakt hatten, übermittelte er Informationen über die Anzahl der Entführer und die Art der Waffen. Da die Entführer ein Radio dabei hatten, in dem im Übrigen auch zunächst die Pistolen versteckt waren, gerieten die Informationen zurück in das Flugzeug. Mahmud wusste demnach, dass wir Kontakt nach draußen aufgenommen hatten. Er bedrohte daraufhin zuerst mich mit der Waffe und wollte wissen, ob ich es gewesen sei. Ich verneinte und daraufhin bedrohte er Jürgen Schumann, der schließlich die Kontaktaufnahme gestand.

Herr Vietor, haben Sie damals auf die Erfüllung der Forderungen der Entführer, also auf die Freilassung der RAF-Terroristen gehofft?

Ich denke, das muss man differenziert betrachten. Wenn man als Unschuldiger, als Opfer vor einem gewalttätigen Entführer steht, der einen mit einer Waffe bedroht, der alle Fluggäste mit dem „Duty-free-Alkohol“ übergießt, um seinem Ultimatum mehr Ausdruck zu verleihen, dann fordert man naturgemäß die Erfüllung aller Forderungen. Wer würde das nicht tun? In einer solchen Situation gibt es keine Helden! Wenn ich allerdings zuhause auf dem Sofa sitze und Nachrichten sehe, fällt es sehr leicht zu sagen, dass sich eine Regierung nicht erpressen las-

sen darf. Und im Nachhinein komme auch ich zu dem Schluss, dass es wohl die richtige Entscheidung war, hart zu bleiben. In dem Moment, in dem man mit der Erschießung bedroht wird, sieht die Lage aber anders aus.

Wie beurteilen Sie das Verhalten der Passagiere während der Entführung?

Es war eine grauenhafte Situation. Die Passagiere mussten die gesamte erste

„Mogadischu“. Der wurde in Casablanca gedreht und die Bedingungen waren relativ realistisch. Ich war ja als Berater vor Ort.

Im Rahmen der Ausbildung zum gehobenen Polizeivollzugsdienst erhalten die Studierenden unserer Hochschule Informationen über das bei Entführungen auftretende so genannte Stockholm-Syndrom. Haben sich auch während der

„Landshut“-Entführung einige Geiseln auf die Seite der Entführer gestellt oder hat es Versuche dieser Art gegeben?

Ich war ja die meiste Zeit im Cockpit, aber nach meinen Beobachtungen haben die Beteiligten lediglich versucht, sich mit den Entführern irgendwie zu arrangieren, ohne sich auf deren Seite zu stellen. Sie müssen sich das so vorstellen: Die Entführer hatten alle Passagiere aus den vorderen Reihen nach hinten gesetzt. Sie wollten eine freie Zone zwischen Cockpit und Passagieren schaffen. Es waren vier Entführer, zwei Männer und zwei Frauen, und sie waren mit Handgranaten bewaffnet. Tatsächlich waren es ja Attrappen, aber sie waren täuschend echt. Ich war über zehn Jah-



18.10.1977 Landung in Deutschland: Endlich wieder in Sicherheit – einige der befreiten Geiseln verlassen die auf dem Frankfurter Rhein-Main Flughafen gelandete Lufthansa-Maschine „Köln“.

Foto: UPI/ dpa

Nacht mit erhobenen Händen da sitzen. Am zweiten Tag fiel die Klimaanlage aus, weil wir kein Kerosin mehr hatten. Es war drückend heiß und viele Passagiere standen kurz vor dem Kollaps. Schließlich durften sich die besonders Betroffenen abwechselnd an die Tür setzen, da es hier immer noch einen leichten Luftzug gab. Sie müssen sich vorstellen, es herrschten Temperaturen von bis zu 60 Grad und die hygienischen Zustände waren katastrophal. Die meisten Passagiere waren völlig apathisch. Nachvollziehen konnten das sicher auch die Statisten im Film

bei der Bundeswehr und konnte die Nachbildungen nicht feststellen. Alle Geiseln haben versucht, die Forderungen der Entführer zu befolgen, so gut es eben ging.

Wenn man dem Tod ins Auge sieht, gibt es keine Helden – auch nicht in der „Landshut“.

Waren während der Entführung Gespräche zwischen den Geiseln möglich?

Zu Beginn der Entführung war dies nicht möglich. Wir durften nur laut und auf Englisch miteinander reden. Mit der Zeit wurden die Entführer aber etwas





großzügiger. Allerdings haben die Handgranaten ihre Wirkung nicht verfehlt. Wären sie während des Fluges gezündet worden, wäre das Flugzeug zerborsten und wir alle getötet worden.

Herr Vietor, Ihnen wurde während der Entführung mehrfach die Erschießung angedroht. Wie haben Sie sich in dieser Situation gefühlt und warum wurden Sie aus Ihrer Sicht letztlich verschont?

Das war meiner Ansicht nach alles Teil eines „Zuckerbrot und Peitsche-Prinzips“. Hemmungen hatten die Entführer nach meiner Einschätzung gewiss nicht, auch wenn dies schwer zu bewerten war. Als ich 1996 als Zeuge im Strafverfahren gegen die einzige überlebende Entführerin Souhaila Andrawes vernommen wurde, habe ich Mahmud als Kopf der Gruppe bezeichnet. Er war der Anführer, die anderen nur seine Handlanger. Gerade auch bei der Ermordung von Jürgen Schumann wurde dies deutlich. Mahmud wollte seine Machtposition festigen, vor seinen Mitätern, der Besatzung, den Passagieren und vermutlich auch vor sich selbst. Er wollte einen Gesichtsverlust verhindern. Ich selbst hatte im Gegensatz zu meinem Freund und Kollegen Jürgen Schumann Glück.

In den frühen Morgenstunden des 18.10.1977 wurden Sie durch ein Kommando der GSG 9 befreit. Welche Gefühle hatten Sie, als das Flugzeug gestürzt wurde?

Unbeschreibliche! Es war das erste Mal seit einiger Zeit, dass ich wieder deutsche Stimmen hörte, die nicht von uns Entführten stammten. Die Stimmen hatte ich sofort richtig zugeordnet, dann wurde ungefähr zwei Minuten lang geschossen und schließlich bewegte ich mich vorsichtig aus dem Cockpit zu einem der Notausgänge. Dann bin ich vorwärts die Leiter runter geklettert – das macht man ja eigentlich nicht. Aber in dem Moment war mir das vollkommen egal, denn mich hatte das Leben wieder.

Das war auch ganz witzig: Plötzlich wurde es für die Frauen wieder ganz wichtig, Lippenstift aufzutragen und ich setzte mir erst mal mein Toupet auf, das ich damals trug. Und bereits im Morgengrauen des 18.10.1977 sind wir dann wieder zurück nach Deutschland geflogen.

Hatten Sie nach der Entführung der „Landshut“ unmittelbaren Kontakt zu Bundeskanzler Schmidt?

Nur im Rahmen der Ordensverleihung. Wir haben ebenso wie die GSG 9-Leute durch Kanzler Helmut Schmidt unsere

Orden bekommen und das war es dann auch schon. Ich bin da aber keinem böse, für mich war das ein abgeschlossenes Thema und das Leben ging weiter. Ich musste fliegen und ich musste unser Haus bauen. So hätte ich zum Beispiel während der Entführungsphase eigentlich einen Besichtigungstermin in einem Fertighaus gehabt. Ich hätte Teppiche und Fliesen für mein Haus aussuchen sollen. Da konnte

geflogen. Es hatte keine Limits für Kampfeinsätze gegeben, und wir waren bei jedem Wetter und manchmal zwanzig Stunden im Stück geflogen. Das stählt. Gleiches gilt auch für Jürgen Schumann, der Starfighterpilot war.

Im Übrigen: Die Lufthansa gestattete damals für jeden Tag der Entführung eine Woche Urlaub. Wir wurden damals erst kurz nach Mitternacht befreit, so hatten



Beamte der Bundeswehr Eliteeinheit GSG 9 (links) und die Besatzungsmitglieder der „Landshut“ (rechts, darunter die verletzte Stewardess Gabi Dillmann und hinter ihr der Copilot Jürgen Vietor) werden am 20. Oktober 1977 in Bonn für ihren Einsatz während der Landshut-Entführung mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. Jürgen Vietor hat seine Auszeichnung in diesem Jahr zurückgegeben.
Foto: Popp/dpa

ich nicht teilnehmen, da war ich halt in Mogadischu. Wie gesagt, das Leben hatte mich schon kurze Zeit später voll wieder.

Herr Vietor, Sie sind ja sehr schnell wieder geflogen. Was hat Ihre Familie dazu gesagt und hatten Sie keine Angst vor einer erneuten Entführung?

Meine Familie hat mich in jeder Hinsicht unterstützt. Es war ein Versuch und der hätte auch schief gehen können. Es hätte ja auch sein können, dass ich beim Anblick einer Boeing 737 weggelaufen wäre. Ich wusste das ja vorher nicht. Die fünf Entführungstage stellten eine Extremsituation dar, und dass ich diese so weggesteckt habe, wundert mich selbst am meisten. Aber es hat gut funktioniert. Nun hat auch viel dazu beigetragen, dass ich vorher zehn Jahre lang bei der Bundeswehr gewesen war. Das war damals ein hartes Geschäft. Ich hatte ein großes Flugzeug mit 12 Mann Minimumbesatzung

wir alle sechs Wochen Urlaub. Nach meinem Urlaub musste ich dann fünf Checkflüge machen, das heißt, ich wurde getestet, ob ich noch fähig war, den Beruf des Piloten auszuüben. Es gab keine Einwände und so flog ich weiter. Außergewöhnlich war, dass mein erster regulärer Flug nach den Checks wieder mit der „Landshut“ erfolgte.

Zumindest einige der „Landshut“-Opfer waren sicher traumatisiert. Wurde Ihnen damals Hilfe angeboten und haben Sie versucht, sich untereinander beizustehen?

Ja, es ist Hilfe angeboten worden. Ich habe persönlich davon aber keinen Gebrauch gemacht. Meine Erfahrungen aus der Bundeswehrzeit waren sehr hilfreich. Ich wollte fliegen und das hat mir geholfen, das Erlebte zu verarbeiten. Soweit ich weiß, gab und gibt es auch keinen Kontakt zwischen den Entführungsoffern. Ich

selbst habe mich einmal mit einem der Passagiere getroffen, aber auch nur, weil dieser im Nachbarort wohnte.

Wurde nach der Entführung die Ausbildung der Piloten für Entführungsfälle verändert?

Nein, grundsätzlich nicht. Es gab damals eine so genannte „Zwölf-Punkte-Liste“ und die ist auch heute noch fester Bestandteil der Ausbildung. Allerdings wurde wohl aufgrund der Erfahrungen mit unserem Fall mehr Wert auf die Regel gelegt, auf keinen Fall Informationen aus dem Flugzeug zu schmuggeln.

Vor allem am Film „Der Baader Meinhof Komplex“, aber auch am Film „Mogadischu“ wurde kritisiert, dass die Entführer und die RAF-Terroristen zu menschlich dargestellt wurden. Sehen Sie das als unmittelbar Betroffener auch so?

Es muss hier zunächst einmal berücksichtigt werden, dass es sich um Spielfilme handelt, die unterhalten sollen. Es schien aber auch immer Teil der Taktik der Entführer zu sein, zwischen strengen und geradezu freundlichen Gesten zu wechseln. Das war das bereits erwähnte „Zuckerbrot und Peitsche-Prinzip“. Zum Beispiel hatte eine unserer Flugbegleiterinnen, die Anna-Maria Staringer, Geburtstag und Mahmud hat ihr eine vom Tower in Dubai angeforderte Geburtstagstorte geschenkt. Mir hat er im Übrigen ein Glas Sekt ins Cockpit gebracht. Kurz zuvor hatte er mir noch die Pistole an den Kopf gehalten. Er hatte nämlich meine Uhr der Marke „Junghans“ gesehen. Im Ziffernblatt ist ein fünfzackiger Stern mit einem „J“ als Firmenlogo in der Mitte. Da hat er gedacht, ich sei Jude und wollte mich sofort erschießen. Es war ziemlich knapp.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 15.2.2006 zum Luftsicherheitsgesetz in aller Deutlichkeit dargelegt, dass das Gesetz zumindest insoweit nicht haltbar ist, als dass tat-

unbeteiligte Personen an Bord eines Flugzeuges beeinträchtigt werden, da damit eine Verletzung der Menschenwürde verbunden sei. Insofern dürfte das Abschließen eines Flugzeuges durch Militärfahrer nicht in Betracht kommen. Entsteht dadurch nicht eine Sicherheitslücke, zumal Besatzung und Passagiere einer zur Waffe umfunktionierten Maschine ja ohnehin kaum eine Überlebenschance haben?

Die Frage hat sich erst nach dem 11.9.2001 gestellt und ist ganz schwer zu bewerten. Woher kennt man zum Beispiel die genauen Absichten der Terroristen und die Probleme der Besatzung? Reicht bereits eine durch den Radar-Controller festgestellte Abweichung der Flugroute, um einen Terrorfall anzunehmen? Wer soll Entscheidungen treffen? Kann der zuständige Minister überhaupt rechtzeitig informiert werden? Wir haben zwei Kampf-fliegereinheiten in Nord- und Süddeutschland mit einer 15-Minuten-Bereitschaft. Das heißt, die Maschinen müssen in 15 Minuten in der Luft sein. Aber in 15 Minuten fliegt ein Passagierflugzeug 200 Kilometer weit. Kann das entführte Objekt da überhaupt noch erreicht werden? Und wenn ja, soll der Pilot mit einem Fernglas gucken und bewerten, ob ein Terrorfall vorliegt? Entscheidet einer von unten, ob auf den Knopf gedrückt werden soll oder entscheidet letztlich der Pilot? Kann dieser dann überhaupt eine zuverlässige Lagebeurteilung vornehmen? Nach meiner Meinung handelt es sich hier um eine unmögliche Situation, die mit einem Gesetz nicht auflösbar ist. Und das sagen auch alle meine Kollegen. So geht es nicht!

Herr Vietor, Sie haben für Ihre Verdienste um die Rettung der „Landshut“-Passagiere das Bundesverdienstkreuz erhalten, es dann aber im November 2008 zurückgegeben. Was waren Ihre Motive?

Für mich sind die Entführer unmenschliche Terroristen und Mörder! Und mit der

Begnadigung von Christian Klar war es für mich an der Zeit, ein Zeichen zu setzen. Unser Bundespräsidenten Horst Köhler hat Klar besucht und sich mit ihm unterhalten. Dafür hat Herr Köhler einen ganzen Arbeitstag geopfert. Ich habe ihm daraufhin einen Brief geschrieben und wollte wissen, ob er denn auch vorhat, sich mit den Opfern zu treffen. Damit meine ich nicht mich, sondern zum Beispiel die Familien der getöteten Polizisten und Sicherheitsleute, der Herren Schleyer, Buback und Ponto. Meiner Meinung nach wird in Deutschland viel mehr über die Täter nachgedacht und geredet als über die Opfer. Ich habe leider keine Antwort erhalten. Ich habe das Bundesverdienstkreuz aus Solidarität mit den Opfern und Halbwaisen zurückgegeben. Diese müssen ein Leben lang leiden, und ein Herr Christian Klar wird begnadigt. Die Zurückgabe sollte nur ein Signal, eine Geste sein, keinesfalls ein Affront gegen Herrn Bundespräsident Köhler. Ich hab das Verdienstkreuz mit der Post zurückgeschickt und einen sehr höflichen Brief formuliert, aber auch darauf leider keine Antwort bekommen.

Gestatten Sie uns eine abschließende Frage: Fliegt die Boeing 737 „Landshut“ eigentlich noch?

Die „Landshut“ ist noch bis 2008 in Südamerika als Frachter eingesetzt worden. Jetzt hat sie nach meinen Informationen einen irreparablen Schaden. Die Maschine ist ja auch furchtbar laut und verbraucht unglaublich viel Kerosin. Es handelt sich um ein für heutige Verhältnisse völlig unwirtschaftliches Flugzeug.

Das Gespräch fand am 14.5.2009 im Rahmen der Veranstaltungsreihe „60 Jahre Grundgesetz“ vor rund 200 Gästen des Fachbereichs Polizei der FHVD Schleswig-Holstein statt. Es wurde von Dr. Susanne Kischewski und Julia Brenneisen geführt und aufgezeichnet.



„Sie könnte noch leben, wenn die Polizei eingegriffen hätte ...“¹

– Vorhersagbarkeit und Prävention von Beziehungstötungen –

Unter dem Titel „Menschliche Zeitbomben: Beziehungskiller“ hatte der Autor DEUTSCHE POLIZEI 8/2008 Tötungsdelikten in Intimpartnerschaften analysiert. Im vorliegenden Artikel geht es um die Vorhersehbarkeit von Beziehungsfemiziden.

Der Volksmund sagt: „Schlauer ist man immer erst, wenn man aus dem Rathaus herauskommt.“ In diesem Sprichwort verbirgt sich eine bittere Wahrheit für die Polizei: Oft kommt sie erst nach Vollendung einer Intimpartnertötung zum Geschehen hinzu, der „Fall“ an sich war ihr aber bereits – z. B. als Fall einer gewaltgeprägten familiären Auseinandersetzung oder als Stalking-Fall – vor der Tatbegehung bekannt.

Wie kann eine sich anbahnende Tötung vorhergesagt und welche Schritte können zu ihrer Verhinderung unternommen werden? Inwiefern stehen der Polizei andere Informationseinheiten zur Situationsbeurteilung zur Verfügung? Die Beantwortung dieser Fragen führt zuerst zu dem Aspekt der Prognostizierbarkeit von Beziehungsfemiziden.

Vorhersagbarkeit

Menschliches Verhalten ist nur sehr bedingt voraussagbar, weil es „komplex und von vielfältigen situativen Rahmenbedingungen abhängig ist“ (Greuel 2007: 30). Das Vorhersagen eines Beziehungsfemizids wird noch dadurch verkompliziert, dass diese Deliktsart eine Auftretenswahrscheinlichkeit von 0,0005 % besitzt, eine Intimpartnertötung unter 200.000 Frauen statistisch also ein Mal auftritt (ibid: 21). Die Erfolgsaussicht, hier gezielt genau den Fall herauszuextrahieren, der in die Tötung der Partnerin mündet, ist damit extrem gering.

Darüber hinaus existiert auch ein instrumentelles Problem: Zwar gibt es Instrumentarien zur Gefährdungsanalyse, die auf bestimmte „Risikofaktoren“ zur Situationsbewertung zugreifen (bspw. für das Auftreten von Stalking oder Beziehungsgewalt generell). Doch sind diese zur Vorhersage bei weitaus höheren Auftretenswahrscheinlichkeiten, wie Stalkingfälle oder Fälle von Beziehungsgewalt sie zeigen, konzipiert. Laut Greuel (Prof. Dr. Luise Greuel, Leiterin des Instituts für Polizei- und Sicherheitsforschung) sind dies Instrumente, „die sich bewährt haben für eine Grundgesamtheit von geschätzten 3,9 Millionen Fällen häuslicher Beziehungsgewalt oder 480.000 Fällen von Stalking“ (ibid.: 31).

Zur zuverlässigen Vorhersage eines sich anbahnenden Beziehungsfemizids liegen damit keine adäquat sensitiven und standardisierten Instrumente vor, schon gar nicht „für die Gefährlichkeitseinschätzung von bislang nicht durch Gewalt-



TÖTUNGSDELIKTE IN INTIMPARTNERSCHAFTEN

handlungen aufgefallene Täter“ (ibid.). Es liegt also auf der Hand, dass eine Maßnahmenkonzeption zur Verhinderung letaler Beziehungsgewalt nicht von der Vorhersage abhängig gemacht werden kann, ob oder ob nicht eine Tötung im Einzelfall „sicher“ eintreten wird.

Somit lässt sich festhalten: Die Wahrscheinlichkeit, Beziehungsfemizide zu prognostizieren, erscheint unrealistisch gering, wobei dieses Faktum allerdings unabhängig

“ Die Wahrscheinlichkeit, Beziehungsfemizide zu prognostizieren, erscheint unrealistisch gering, wobei dieses Faktum allerdings unabhängig von der Frage nach der Prävention dieser Delikte zu betrachten ist. “

von der Frage nach der Prävention dieser Delikte zu betrachten ist.

Prävention

Vorliegend muss der Vollendung eines partnerschaftlichen Tötungsdelikts frühzeitig durch gezielte täter-, opfer- und umfeldorientierte Maßnahmen begegnet werden. Entscheidend ist dabei nicht, dass eine Intimpartnertötung sicher vorausgesagt



werden kann, sondern vielmehr, dass bestimmte Faktoren im Vorfeld sichtbar werden, die für einen möglicherweise letalen Konfliktausgang sprechen. Deshalb kann man sagen: Die Möglichkeit eines Beziehungsfemizids ist, obwohl kaum voraussagbar, auf jeden Fall absehbar.

„Deshalb kann man sagen: Die Möglichkeit eines Beziehungsfemizids ist, obwohl kaum voraussagbar, auf jeden Fall absehbar.“

Auch Flugzeugabstürze sind kaum voraussagbar und treten mit äußerst geringer Wahrscheinlichkeit auf. Jeder Absturz einer Passagier- oder Frachtmaschine kann im Nachhinein als eine auf dem Zusammenwirken vieler kleinerer und größerer „Missgeschicknisse“ beruhende Tragödie analysiert werden. Der Punkt dabei ist, dass viele dieser auslösenden Faktoren im Vorfeld eines Absturzes bereits augenscheinlich waren, diese allerdings in ihrer Gesamtheit erst retrograd als zusammenwirkend erkannt wurden. Aus dieser Einsicht entwickelte sich im Luftfahrtgewerbe ein spezielles „Risikomanagement“, welches auf Vermeidung von Flugzeugabstürzen abzielt.

Ein solches auf den Beziehungsfemizid

„Aus den vorhandenen Dienstvorschriften können eingesetzte Beamtinnen und Beamte nur sehr bedingt Handlungsvorgaben entnehmen, die ihnen helfen, potenzielle Beziehungskiller zu identifizieren und gezielt Maßnahmen zur Deliktsverhinderung einzuleiten.“

ausgerichtetes Präventionssystem als „operatives Eingriffsmodul“ steht vielen Länderpolizeien derzeit nicht zur Verfügung. Aus den vorhandenen Dienstvorschriften können eingesetzte Beamtinnen und Beamte nur sehr bedingt Handlungsvorgaben entnehmen, die ihnen helfen, potenzielle Beziehungskiller zu identifizieren und gezielt Maßnahmen zur Deliktsverhinderung einzuleiten.²

So fehlt es bspw. an einer speziellen PDV zu Gewalt- oder Bedrohungslagen mit erkennbarem Letalpotenzial in Partnerschaften. Die vorhandenen Informationen zu „Bedrohungslagen“ finden sich in der PDV 100 oder den PDVen 131-133 (Geiselnahme, Entführung, Erpressung), welche

jedoch die „akute Bedrohungslage“ beschreiben, also eine Lage, bei der sich das Opfer in der Gewalt des Täters befindet.

Weiter veranschaulicht wird diese Regelungsschwäche durch den Begriff der „Bedrohung“, wie ihn die PDV 100 in Ziffer 4.11.1 definiert: Sie liegt sinngemäß vor, wenn täterbezogenen Tatsachen hinsichtlich hoher krimineller Energie oder Aggressivität, Bewaffnung, Verfügbarkeit brennbarer Stoffe und Explosivstoffe die Annahme rechtfertigen, dass von dem Täter eine gegenwärtige Gefahr für Leben, körperliche Unversehrtheit oder Freiheit anderer Personen, die sich in seiner Gewalt oder in seinem Einwirkungsbereich befinden, ausgeht.

Die Bedrohungssituation eines sich abzeichnenden Beziehungsfemizids kann mit diesem Begriffskonzept nur bedingt abgebildet werden. Diejenige Form der Bedrohung, wie sie vom schemainkonsistenten, überkontrollierten Täter ausgeht, lässt sich unter diese Definition überhaupt nicht subsumieren.

Zu diesem polizeiinternen Regelungsdefizit tritt eine „systemimmanente Kommunikationsschwäche“ in Form des Datenschutzes hinzu, den Greuel wie folgt beschreibt: „Die diagnostischen Informationen, die zur zuverlässigen Vorhersage potenzieller Beziehungsfemizide benötigt würden, erhalten wir nach derzeitiger juristischer Praxis in der Regel erst dann, wenn ein Tötungsdelikt geschehen ist – eine Praxis, die ... überprüft werden sollte“ (Greuel 2007: 34).

Somit stehen der Polizei externe Informationen anderer Einrichtungen, wie bspw. psychologische Gutachten entsprechender Fachkliniken, Erkenntnisse von Jugend- oder Sozialämtern, Beratungsstellen etc. kaum zur Verfügung, um mit diesen und den durch die polizeiliche Ermittlung gewonnenen Daten eine exakte Gefährdungsanalyse durchzuführen.

Das Unnaer Konzept

Ungeachtet dieser Ausgangslage entwickelte die Kreispolizeibehörde Unna 1994 ein Interventionskonzept zur Verhinderung von Gewaltdelikten nach vorausgegangenen Bedrohungen, welches höchst erfolgreich im polizeilichen Arbeitsablauf implementiert wurde. Das Konzept besteht aus den folgenden Elementen:

1. Situations- und Gefährdungsanalyse – In einem ersten Schritt erfolgen durch die eingesetzten Beamtinnen und Beamten vor Ort die Ermittlung des objektiven Sachverhalts sowie eine Prüfung der Ernsthaftigkeit, letztere durch Datenerhebung zu Punkten

wie „Subjektiver Eindruck vom Anzeigenenden“, „Erkenntnisse über den Täter“ oder „Auftreten konfliktverschärfender Faktoren“ mit dem Ziel, anhand der so durch die Polizei erhobenen Informationen den Gefährdungsgrad der Gesamtsituation abzuschätzen.

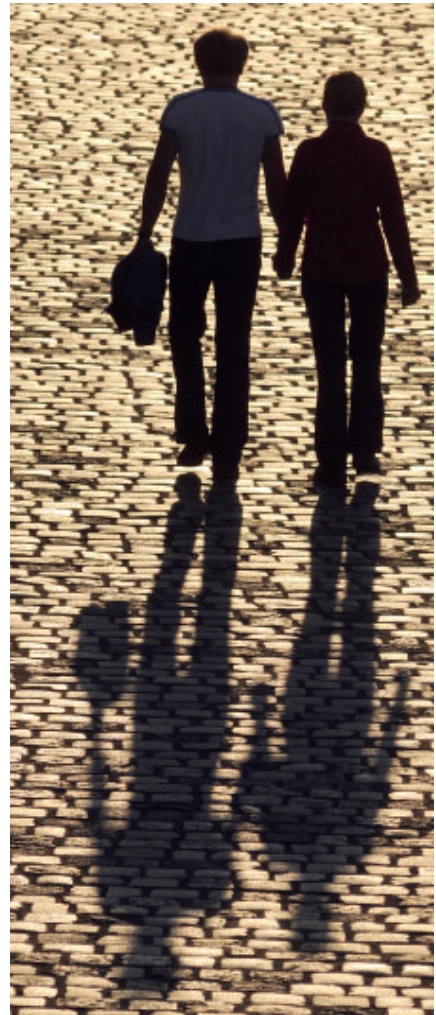


Foto: Armin Weigel/dpa

2. Opferorientierte Maßnahmen – Danach erfolgt eine sicherungstechnische und verhaltensorientierte Sensibilisierung des Opfers, gepaart mit Aufklärung zu polizeilichen Schutzmaßnahmen (ggf. nach PDV 100/129), gerichtlichen Schutzeinrichtungen oder externen Unterbringungs- und Beratungsangeboten.

3. Täterorientierte Maßnahmen – Ergänzt werden diese Maßnahmen durch gezielte Interventionen beim Täter in Form von Gefährderansprache, Gelegenheit zur Aussprache für den Täter, polizeipräventive Eingriffe (Platz-/Wohnungsverweise, Sicherstellung gefährlicher Gegenstände, Demo-

bilisierung, Gewahrsamnahmen, Unterbringungen etc.) oder strafprozessualer Eingriffe (vorläufige Festnahme, Telekommunikationsüberwachung, Observation etc.).

4. Erhöhen der Handlungssicherheit der Polizeibeamtinnen und -beamten – Es wurden standardisierte Verfahrensabläufe erstellt, „was bei entsprechenden Bedrohungssachverhalten wann und von wem zu veranlassen ist“ (Stürmer 2006: 160), ergänzt durch Checklisten für die Risikofaktoren.

Nach Einführung und Umsetzung dieses Interventionsprogramms sank die Zahl der versuchten oder vollendeten Tötungsdelikte von 15 auf 7 Fälle pro Jahr; es wurde keine Person mehr getötet, die zuvor eine Bedrohung angezeigt hatte. 29 von 32 befragten Tätern bestätigten, dass die polizeiliche Intervention sie zum Innehalten und Umdenken bewegt, sie „aus ihrem Käfig geholt und wachgerüttelt“ habe (Stürmer 2006: 162). 89 % der befragten Opfer bewerteten die Arbeit und Betreuung durch die Polizei als gut bis sehr gut (vgl. *ibid.*).

Prägnant wird hier deutlich, dass Grundlage eines polizeilichen Präventionskonzepts die bereits im Vorgängerartikel beschriebenen „Kardinalmerkmale“ der Deliktsart sein müssen (siehe DP 8/2008, S. 28 ff). Das zeigt das unneraner Konzept, welches sich stark an ihnen orientierte. Auf

sie allein können die polizeilichen Einsatzkräfte vor Ort rekurrieren, denn sie zeigen sich als Risikofaktoren in der Einsatzsituation nach Außen hin. Dort, wo kaum auf externe diagnostische Informationen gegriffen werden kann, muss die Polizei im „Ersten Angriff“ die Daten bewerten, die ihr in Form der sich in der Bedrohungssituation offenbarenden Kardinalmerkmale mannigfaltig zur Verfügung stehen. Diese von der Wissenschaft beschriebenen phänomenologischen Merkmale eignen sich somit hervorragend dazu, zu „Alarm-Markern“ umfunktioniert zu werden. Ihr Auftreten in einer partnerschaftlichen Krisensituation signalisiert dann eine gesteigerte Bedrohungslage mit möglicherweise inhärentem Letal-Potenzial.

Die Sensibilisierung beider Akteure, Täter wie Opfer, in Form von Aufklärung der Frau über bestehende rechtliche Möglichkeiten und in Form der Gefährderansprache beim Mann mit Hinweis auf das möglicherweise vorliegende Stadium der kognitiven Einengung, müsste, unter Einbeziehen von Eltern, Verwandten und Nachbarn, auf das soziale Gesamtumfeld ausgeweitet werden.³ Wobei gerade bei dieser „informationellen Ausweitung“ der Datenschutz auch bedacht sein muss. Es gilt, positives, also auf eine gewaltfreie Konfliktlösung hinauslaufendes Verhalten aufzuzeigen und zu för-

dern, den Beziehungsakteuren quasi „Schutzfaktoren“ begreiflich zu machen.

Ergänzend müssten die dem Beziehungsfemizid zugrunde liegenden Prinzipien und „Erkennungsmerkmalen“ einer sich anbahnenden, „ablesbaren“, Intimpartner-tötung durch spezielle Weiterbildungsmaßnahmen hauptsächlich zwei Gruppen nahegebracht werden, damit „die Zeichen auch gelesen werden“ können: Die breite Masse der Polizeikräfte muss hinsichtlich der zu erkennenden Risikofaktoren beschult werden (parallel würde das erworbene Wissen auch die kommunikative Handlungskompetenz der Beamtinnen und Beamten steigern). Gleichzeitig muss auch eine Unterweisung andersbehördlicher Verantwortungsträger erfolgen, sodass bspw. auch ein Staatsanwalt oder ein Richter mit dem komplexen Wirkungsgefüge der Deliktsart vertraut wäre.

Es liegt somit sehr wohl in den Händen der Polizei, potenziell lebensgefährdende Wirkungsmechanismen bei Trennungskonflikten zu identifizieren und – im Zusammenspiel mit anderen Behörden – geeignete Maßnahmen zur Verhinderung letaler Beziehungsgewalt einzuleiten.

Stürmer formuliert zusammenfassend: „Die bislang vorliegenden Erkenntnisse deuten darauf hin, dass versuchte und vollendete Tötungsdelikte in Paarbeziehungen



Eigenheimförderung über Riester-Rente

durch gezielte und frühzeitige polizeiliche Intervention zumindest teilweise präsent sind. [...] Dabei (kommt) der polizeilichen Intervention innerhalb von 48 Stunden nach Eintritt eines konflikt- und selbstwertbelastenden Ereignisses eine maßgebliche Bedeutung zu“ (Stürmer 2006).

Ausblick

Die Prävention von schwerer Gewalteskalation in Paarbeziehungen ist als Arbeitsfeld auf der politischen wie auch der polizeilichen Agenda zurzeit sehr stark vertreten. Aktuell werden durch die Polizei in Nordrhein-Westfalen mittels zweier parallel laufender Forschungsprojekte Einflussfaktoren und Entstehungszusammenhänge von schwerer Beziehungsgewalt dezidiert analysiert sowie bereits vorhandene polizeiliche und außerpolizeiliche Interventionsmaßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin untersucht.⁴

Die Landespolizei in Rheinland-Pfalz strebt in einem ersten Schritt bei der Auseinandersetzung mit diesem Thema an, im Rahmen einer wissenschaftlichen Projektstudie an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung und basierend auf den aktuellen Forschungserkenntnissen einen Handlungsleitfaden zum Dienstgebrauch zu konzipieren.

Länderübergreifend hat die Deutsche Hochschule der Polizei im Wege eines Verbundprojektes in mehreren Bundesländern eine Bestandsaufnahme der Phänomenologie dieser Deliktsart in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse aller dieser Konzeptionen werden noch in der ersten Hälfte des Jahres erwartet.

M. A. Saar

1 Hestermann „Wenn die Liebe tödlich endet“, in: *Deutsche Polizei* 10/2005

2 Für die folgenden Angaben vgl. Stürmer 2006

3 Vgl. Akli 2005: 145

4 Vgl. <http://www1.polizei-nrw.de/lka/forschung/Projekte/gewalteskalation>

Bei Fragen und Diskussionsbedarf zum Thema:

Dr. Frank Hallenberger, Fachhochschule für Öffentliche Verwaltung Rheinland-Pfalz, Fachbereich Polizei, Postfach 1111, 55482 Hahn-Flughafen, Tel. 06543-985 232

Eigene Wände, viele Vorteile. Ein Eigenheim ist mehr als ein Wohnsitz. Neuerdings gibt es einen zusätzlichen guten Grund ein Eigenheim zu kaufen oder zu bauen: Mit Beschluss der Eigenheimrente, kurz „Wohn-Riester“, akzeptiert der Staat Wohnungseigentum als Grundstock der Altersvorsorge und fördert den Erwerb mit Zuschüssen und Steuervorteilen.

Das Prinzip ist das Gleiche wie beim klassischen Riester-Sparen:

Wer 4 % seines beitragspflichtigen Einkommens in die Altersvorsorge investiert (max. 2.100 Euro im Jahr inkl. Zulagen), bekommt jährlich 154 Euro Grundzulage

die selbst genutzte Wohnimmobilie eingesetzt werden. Außerdem können künftig auch Tilgungsleistungen steuerlich gefördert werden, wenn das zugrunde liegende Darlehen für eine selbstgenutzte Wohnimmobilie eingesetzt wurde.



Foto: Matthias Stolt/dpa

und 185 Euro für jedes Kind. Für Nachwuchs ab Jahrgang 2008 gibt es 300 Euro.

Das klingt sicher gut, aber es ergeben sich auch viele Fragen. Hier einige Fragen und Antworten zum „Gesetz zur verbesserten Einbeziehung der selbstgenutzten Wohnimmobilie in die geförderte Altersvorsorge“ (auch Eigenheimrentengesetz oder einfach „Wohn-Riester“ genannt):

Welche Regelungen zum „Wohn-Riester“ wurden eingeführt?

Mit dem „Wohn-Riester“ kann gefördertes Altersvorsorgekapital besser für

Die Regelungen zum „Wohn-Riester“ betreffen folgende Teilbereiche:

- Erwerb oder Bau. Das geförderte Altersvorsorgekapital kann für den Erwerb oder den Bau selbst genutzter Wohnimmobilien eingesetzt werden.
- Tilgung. Künftig können Tilgungsleistungen steuerlich begünstigt werden, wenn die zugrunde liegenden Darlehen für die Finanzierung einer selbstgenutzten Wohnimmobilie eingesetzt werden.
- Genossenschaftsanteile. Der Kreis der begünstigten Anlageprodukte ist erweitert worden. Zum Beispiel wird der Erwerb weiterer Genossenschaftsanteile gefördert, wenn man in der betreffenden Genossenschaft wohnt.



- Entschuldung: Zu Beginn der Auszahlungsphase kann der Zulageberechtigte das geförderte Altersvorsorgekapital auch für die Entschuldung einer selbstgenutzten Wohnimmobilie einsetzen.

Wer hat Anspruch auf „Wohn-Riester“?

Die Riester-Förderung und damit auch den „Wohn-Riester“ können alle Bürgerinnen und Bürger in Anspruch nehmen, die in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtig und unmittelbar förderberechtigt sind. Zum unmittelbar förderberechtigten Personenkreis gehören beispielsweise:

- Pflichtversicherte in der gesetzlichen Rentenversicherung
- Pflichtversicherte in der Alterssicherung der Landwirte
- Beamte und Empfänger von Amtsbezügen
- Arbeitssuchende ohne Leistungsbezug wegen mangelnder Bedürftigkeit
- Kindererziehende während der rentenrechtlich zu berücksichtigenden Zeiten

Eine Sonderregelung besteht bei Ehegatten: Ist nur ein Ehegatte unmittelbar förderberechtigt, besteht für den anderen Ehegatten eine mittelbare Förderberechtigung, wenn die Ehegatten nicht dauernd getrennt leben.

Darüber hinaus können jetzt auch Rentner wegen voller Erwerbsminderung oder Erwerbsunfähigkeit sowie Empfänger einer Versorgung wegen Dienstunfähigkeit aufgrund des Bezugs einer entsprechenden Rente bzw. Versorgung unmittelbar förderberechtigt sein. Voraussetzung ist unter anderem, dass es sich um eine entsprechende Rente bzw. Versorgung aus einem bereits bisher begünstigten gesetzlichen Alterssicherungssystem handelt und vor dem Bezug der Rente bzw. Versorgung eine Pflichtmitgliedschaft bestand.

Wie funktioniert „Wohn-Riester“?

Wie bei den klassischen Altersvorsorgesparprodukten werden Mittel, die zur Bildung von selbst genutztem Wohneigentum eingesetzt werden, so gefördert wie Altersvorsorgebeiträge, die auf ein Sparkonto eingezahlt werden. Vereinfacht ausgedrückt wird das Sparkonto durch die Immobilie ersetzt.

Das in der Immobilie gebundene steuerlich geförderte Altersvorsorgekapital wird auf einem gesonderten „Konto“ –

dem Wohnförderkonto – erfasst. Die dort eingestellten Beträge werden jährlich um 2 Prozent erhöht und dienen als Grundlage für die spätere nachgelagerte Besteuerung. Es wird somit nicht auf den konkreten Nutzungswert der Immobilie im Alter abgestellt, sondern nur auf die vom Förderberechtigten tatsächlich bezogene Förderung. Das heißt: Beträgt der Stand des Wohnförderkontos 10.000 Euro, dann wird nur dieser Betrag steuerlich erfasst.

Wird das „Wohn-Riester“ im Alter besteuert?

Ja. Bei der so genannten nachgelagerten Besteuerung haben die Förderberechtigten ein Wahlrecht. Sie können sich zum einen für die sukzessive nachgelagerte Besteuerung über einen längeren Zeitraum von 17 bis 25 Jahren entscheiden. Alternativ ist eine Einmalbesteuerung von 70 Prozent des in der Wohnimmobilie gebundenen steuerlich geförderten Kapitals zu Beginn der Rentenphase möglich. Der Steuerpflichtige hat allerdings jederzeit die Möglichkeit den Stand des Wohnförderkontos zu reduzieren, in dem er einen entsprechenden Betrag in einen klassischen Riester-Sparvertrag einzahlt. Bekommt er zum Beispiel eine Erbschaft, so kann er diese zur Minderung des Wohnförderkontos verwenden, so dass er nur Steuern auf die vom ihm tatsächlich bezogene Rente zahlen muss.

Wie werden Tilgungsleistungen gefördert?

Die so genannte Tilgungsförderung sieht vor, dass Tilgungsleistungen zugunsten zertifizierter Darlehensverträge – wie andere Sparbeiträge auch – steuerlich begünstigt werden können. Voraussetzung ist allerdings, dass

- eine Förderberechtigung für die Riester-Rente besteht und
- das Darlehen für eine selbst genutzte Wohnimmobilie, die nach dem 31.12.2007 gekauft oder gebaut wird, eingesetzt wird.

Die Tilgungsleistungen für zertifizierte Immobilienkredite werden steuerlich gleichrangig berücksichtigt wie Altersvorsorgebeiträge. Die staatlichen Zulagen für Tilgungsbeiträge werden in diesen Fällen zu 100 Prozent für die Darlehenstilgung eingesetzt.

Begünstigt werden auch Altersvorsorgeverträge, die sich aus einer Spar-

phase und einer Darlehensphase zusammensetzen. Hierbei handelt es sich um die klassischen Bausparverträge. Der Anleger kann somit – wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen – steuerlich begünstigt ansparen und dann auch die Tilgung gefördert bekommen. Hierdurch erweitert sich die Produktpalette, aus welcher der Zulageberechtigte das für ihn geeignete Altersvorsorgeprodukt auswählen kann.

Für welche Wohnimmobilien kann der „Wohn-Riester“ eingesetzt werden?

Die Regelungen zur verbesserten Einbeziehung der selbst genutzten Wohnimmobilie sehen vor, dass der Anleger das auf seinem Altersvorsorgevertrag angesparte, geförderte Kapital entnehmen kann, um den Betrag unmittelbar für die Anschaffung oder Herstellung

1. einer Wohnung in einem eigenen Haus oder
2. einer eigene Eigentumswohnung oder
3. einer Genossenschaftswohnung einer eingetragenen Genossenschaft oder
4. eines eigentumsähnlichen oder lebenslangen Dauerwohnrechts

zu verwenden. Voraussetzung ist allerdings, dass diese Wohnung den Lebensmittelpunkt des Zulageberechtigten bildet, im Inland gelegen ist und vom Zulageberechtigten zu eigenen Wohnzwecken als Hauptwohnsitz genutzt wird.

Kann ich die geförderte Immobilie weiterverkaufen?

Ja. Das in der Immobilie gebundene steuerlich geförderte Kapital muss dann aber wieder in einer Immobilie oder einem Riestervertrag angelegt werden. D.h. beträgt der Stand des Wohnförderkontos 10.000 Euro, dann muss auch nur dieser Betrag vom Verkaufserlös in einen Riester-Sparvertrag eingezahlt werden, damit die Förderung erhalten bleibt.

Bei wem kann ich einen Wohn-Riester-Vertrag abschließen?

Neben den bisherigen Anbietern von Riester-Produkten, wie beispielsweise Versicherungen und Banken, können künftig auch Bausparkassen und Wohnungsgenossenschaften geförderte Anlageprodukte auf den Markt bringen.

Quelle: Bundesministerium für Finanzen



Krankenversicherungen: Wege zu einem fairen Wettbewerb

Eine einheitliche Wettbewerbsordnung für private wie gesetzliche Krankenkassen würde die Zwei-Klassen-Medizin in Deutschland beenden.

In Europa steht Deutschland mit seinem Nebeneinander von privater und gesetzlicher Krankenvollversicherung allein da, nachdem die Niederlande 2006 beide Krankenversicherungssysteme integriert haben. Unter den entwickelten Industrieländern sind die USA das einzige andere Land, in dem zwei vollkommen unterschiedliche Versicherungssysteme für die medizinische Grundversorgung parallel bestehen. Die Gesundheitsexperten Stefan Greß, Simone Leiber und Maral Manouguian haben die Schwächen des deutschen Modells herausgearbeitet und Reformvorschläge entwickelt.

Anreize zum Ausstieg aus dem Solidarsystem

Die für Versicherte mit hohem Einkommen, Selbstständige und Beamte bestehende Möglichkeit, aus der gesetzlichen (GKV) in die private Versicherung (PKV) zu wechseln, führt zu einer „negativen Auslese“, schreiben die Wissenschaftler. Insbesondere gesunde junge Singles mit hohem Einkommen entziehen sich dem gesetzlichen Solidarsystem. Personen mit mittleren oder unteren Einkommen, chronisch Kranke und Versicherte mit vielen Kindern bleiben in der GKV.

Zwei-Klassen-Medizin

PKV-Versicherte genießen oft eine Vorzugsbehandlung: Sie kommen beim Arzt schneller dran und werden ausführlicher beraten, wie Studien zeigen. Mit Blick auf diese Unterschiede im Zugang zu Gesundheitsleistungen warnen die Experten: Es bestehe „die massive Gefahr von Unter- und Fehlversorgung, durch die vermeidbare gesundheitliche Schäden entstehen. Gleichzeitig besteht die Gefahr der Überversorgung von privat versicherten Patienten“. Die Ungleichbehandlung sei eine Folge der unterschiedlichen Abrechnungssysteme für ärztliche Leistungen: Mediziner verdienen an Privatpatienten, für die sie alle Einzelleistungen ohne Mengenbegrenzung abrechnen können, besser als an Kassenpatienten – ein

Grund für das starke Ausgabenwachstum der PKV. Die Behandlung von Kassenpatienten wird mit einem Mix aus Fallpauschalen und gedeckelten Einzelvergütungen entlohnt.

Ein System für fairen Wettbewerb

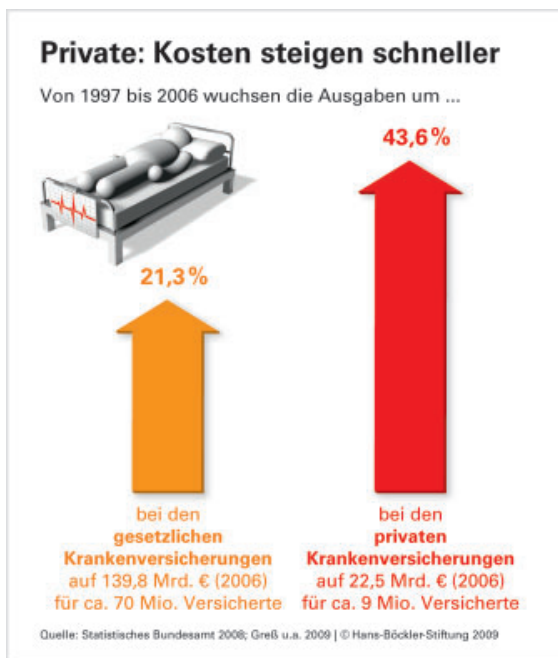
Die technisch einfachste Möglichkeit, die Fehler des aktuellen Systems zu beheben, bestünde den Wissenschaftlern zu-

gäbe es keine systematischen Wettbewerbsvor- oder -nachteile für einen bestimmten Versicherungstyp. „Ein solches Modell wäre auch mit dem neu eingeführten Gesundheitsfonds kompatibel“, schreiben die Gesundheitsexperten. Der Staat würde einen Mindestkatalog der von der Standardversicherung abzudeckenden medizinischen Leistungen vorgeben. Den Versicherungsträgern stünde es frei, ihren Mitgliedern weitere, extra zu bezahlende Leistungen anzubieten. Die Existenzberechtigung privater Krankenversicherer würde in diesem Modell nicht infrage gestellt, betonen die Wissenschaftler. Auch die Tatsache, dass private Kassen nach dem Kapitaldeckungs-

und gesetzliche nach dem Umlageverfahren arbeiten, stehe den Vorschlägen nicht im Weg, wie Gesundheitsökonomien nachgewiesen hätten. Dies sei kein grundsätzliches Problem, sondern lediglich eine technische Frage. Um dieses Modell zu verwirklichen, wären einige grundlegende Korrekturen am Geschäftsmodell der privaten Krankenversicherungen nötig:

- Privat Versicherte würden künftig einkommensabhängige Beiträge an den Gesundheitsfonds leisten.
- Auch die privaten Versicherungen bekämen Zahlungen für ihre Mitglieder
- Die privaten Kassen würden gemeinsam mit den gesetzlichen am Risikostrukturgleich teilnehmen.
- Das Abrechnungssystem für ärztliche Leistungen müsste einheitlich werden – nach Möglichkeit aufkommensneutral.

Als erste Schritte, bis eine einheitliche Wettbewerbsordnung erreicht ist, sollten zumindest die beiden letzten Punkte verwirklicht werden, so die Wissenschaftler.



folge darin, alle Bürger zur Mitgliedschaft in der GKV zu verpflichten und privaten Anbietern nur das Feld der Zusatzversicherungen zu überlassen. Dies sei jedoch politisch wenig realistisch. Und es würde Unternehmen hart treffen, die ausschließlich diese Versicherungssparte betreiben und in der Vergangenheit wenig in den Markt für Zusatzversicherungen investiert haben.

Für leichter umsetzbar halten sie ein Modell, in dem für alle Krankenversicherungen die gleichen Regeln gelten. So

Quelle: Böckler Impuls 11/09 – Stefan Greß, Simone Leiber, Maral Manouguian: Integration von privater und gesetzlicher Krankenversicherung vor dem Hintergrund internationaler Erfahrungen, in: WSI-Mitteilungen 7/2009



ANGEMERKT:

Neues aus dem DGB

Liebe Seniorinnen, liebe Senioren,

das Thema „Teilnahme der Vorsitzenden der Personengruppen an Sitzungen der jeweiligen DGB-Vorstände mit Stimmrecht“ lässt uns einfach nicht los.



Wie unser Bundesvorsitzender Konrad Freiberg bei der letzten Sitzung des GdP-Bundesvorstandes berichtete, sieht das Eckpunktepapier des DGB zur DGB-

Strukturreform vor, die Vorstände aus finanziellen Gründen schlanker zu gestalten. Damit dürfte unsere Forderung, den

Vertretern der Personengruppen – Jugend, Frauen und Senioren – in den Vorständen einen Sitz mit Stimmrecht einzuräumen, vom Tisch sein.

In dem Eckpunktepapier ist vorgesehen, dass in Zukunft je ein(e) Vertreter(in) von Jugend, Frauen und Senioren an Sitzungen der jeweiligen Vorstände mit „beratender Stimme“ teilnehmen können.

Nun könnte man sagen, das ist immerhin ein kleiner Erfolg.

Nein, für mich bleibt es weiterhin unverständlich, dass man insbesondere dem Vorsitzenden einer immer größer werdenden Gruppe keinen Sitz mit Stimmrecht zugestehen will. Von daher müssen sich die Verantwortlichen im DGB-Bundesvorstand fragen lassen, wie lange sie noch einer so starken Personengruppe ein echtes Mitbestimmungsrecht vorenthalten wollen.

Als Vorsitzender der Seniorengruppe der GdP möchte ich an die DGB-Spitze appellieren und anregen, die Seniorenarbeit in den anderen DGB-Mitgliedsgewerkschaften so auszugestalten, dass die Seniorenvertreter die umfassenden Möglichkeiten der Mitbestimmung erhalten.

Als Beispiel könnte der demokratische Aufbau der Seniorengruppe (Bund) der Gewerkschaft der Polizei dienen, bei der der Vorsitzende satzungsmäßig einen „Sitz mit Stimmrecht“ im Bundesvorstand hat.

Gleiches vollzieht sich in den Landesbezirken der GdP.

Wir bleiben weiter am Ball.

Mit kollegialen Grüßen
Artur Jung, Bundesseniorenvorsitzender

Mach mal Pause – gönn dir etwas

– Gedanken von Heinz Blatt –

In unserer hektischen Zeit, in der wir uns so oft überfordert, überholt und überstrapaziert fühlen, sehnen sich viele danach, einfach einmal innezuhalten und auf grundsätzliche Fragen Antworten zu finden. Der selbst auferlegten Atempause sollte eine kritische Reflexion des bisherigen Alltags erfolgen:

- Wie war mein Leben bislang ausgerichtet?
- Wo lagen die Schwerpunkte?
- Wie groß waren die Zeitanteile für Berufliches und Privates?

Die Anforderungen des Alltags lassen sich meistern, wenn über einen Ausgleich „Kraft geschöpft“ wird. Wurden die vielfältigen Möglichkeiten zur Entspannung genutzt? Zum Beispiel: Einfach mal durchatmen, die Seele baumeln lassen, Distanz zum Alltag gewinnen und von alten Gewohnheiten loslassen. Vorausgesetzt, wir sind dazu bereit, dem Loslassen ein paar positive Aspekte abzugewinnen. Denn Loslassen heißt auch: Freiräume schaffen für neue Ideen, Chancen,

Lebensabschnitte. Zum „Abstand von der Hektik des Alltags“ gehört aber auch: Mal eine Pause einlegen – sich etwas gönnen.

Der Mensch braucht Pausen

Während ich diese Zeilen zu Papier bringe, haben in vielen Bundesländern schon die Ferien begonnen und mit ihnen die Reisezeit. Hat euch schon das Reiseieber gepackt? Stehen die Koffer parat, um mal wieder raus zu kommen, eine Pause einzulegen oder dem „Alltag entfliehen“?

Lassen wir uns durch den oft versteckten oder offen geäußerten Vorwurf nicht beirren, der da lautet: „Was braucht ihr noch Urlaub, ihr habt ja das ganze Jahr über Ferien!“

Ich meine, auch für Seniorinnen und Senioren kommt irgendwann im Jahresablauf eine Phase, in der er/sie das Bedürfnis verspüren, mal wieder eine Pause zu machen. Auch ältere Menschen brauchen hin und wieder Tapetenwechsel, Luftveränderung und neue Kontakte. Abstand



Um Körper und Geist wieder in Balance zu bringen, hilft Bewegung.

vom Alltag, von seinen Belastungen und Sorgen zu gewinnen, ist für uns alle wichtig und verhilft einem dazu, manches, was einem das Leben schwer macht, von ei-





Der Autor beim Relaxen

Fotos: privat

ner anderen Seite zu betrachten. Ich denke dabei nicht an die vielen praktischen Hilfen, die viele Seniorinnen und Senioren als Großeltern ihren Kindern und Enkeln leisten, von der Kinderbetreuung angefangen bis hin zur Führung des Haushalts. Ich denke vor allem an diejenigen, die pflegebedürftige Angehörige im eigenen Haushalt oder in einem Pflegeheim betreuen. Solch eine Betreuung erfordert oft einen ungeheuren Einsatz, der zur täglichen Last werden kann. Von daher brauchen wir auch Zeit für uns selbst. Zeit, um auf das eigene Leben zu schauen.

„Zeit für sich selbst haben. Auf das eigene Leben schauen“, dazu gehören auch zwischenmenschliche Beziehungen, Gesundheit und eine ausgefüllte Freizeit.

Dazu gehört aber auch die Bereitschaft, für sich selbst zu klären: Was ist mir wichtig, worauf kann ich verzichten? „Das mache ich, sobald ich in Rente/Pension bin!“, wie oft hat mancher schon so oder so ähnlich gedacht oder gesprochen? Darauf gibt es nur eine Antwort: Tun wir es doch! Machen wir es doch!

Der weltberühmte Klarinettenvirtuose Giora Feidman ist 70 Jahre alt. Er gibt als Altersangabe aber keine Zahl an, sondern macht eine Zeitangabe: Jetzt! Das heißt, sein Leben misst er nicht an Jahreszahlen und dem Blick zurück, sondern am Maß des bewusst gelebten Lebens. Das „Jetzt“ ist zu kostbar, um es sich vermiesen und verprellen zu lassen. „Mein Alter ist jetzt!“ Es soll uns daran erinnern, es auch zu leben. Wir haben die Chance, den Augenblick, das „Jetzt“ auszukosten: Nutzen wir sie.

Dem Alltag entfliehen!

Das gehört inzwischen zum Leben, anders ist ein Überleben in unserer Informations- und Industriegesellschaft nicht mehr möglich. Stress, Lärm, Über-

beanspruchung lassen die Nerven dünner werden. Da braucht man Entspannung, Erholung. Vielen fehlt aber der Mut zu einem Alleingang, sie haben Angst vor einer weiten Reise, vor mangelnder ärztlicher Versorgung oder sind einfach unsicher, weil sie für einige Zeit ihre vertrauten Gewohnheiten verlassen müssen. Diese Angst nehmen und zu einem positiven Gemeinschaftsgefühl werden zu lassen, hat sich die Seniorengruppe der Gewerkschaft der Polizei mit ihrem „Aktionsprogramm für Senioren (APS)“ zur Aufgabe gemacht. „APS“ ist keine Light-Vision von „ABS“ (Anti-Blockier-System), sondern eine Hilfestellung. Mit diesem Programm will sie unseren Kolleginnen und Kollegen Anregungen geben, wie sie die Zeit des Ruhestandes möglichst aktiv gestalten können, wie sie gemeinsam mit anderen den dritten Lebensabschnitt als eine neue Herausforderung annehmen und erleben können.

Darüber hinaus bietet die GdP als einen besonderen Service für ihre älteren Mitglieder seit 1999 jährlich eine Bundesseniorenfahrt an. Diese Reisen erfreuen sich inzwischen großer Beliebtheit, wofür allein über 500 Anmeldungen für die 9. Bundesseniorenfahrt vom 19. September bis zum 3. Oktober 2009 an den Goldstrand von Bulgarien den Beweis liefern. Die Vorbereitungen für diese Reise an die Schwarzmeerküste laufen zurzeit auf Hochtouren.

Zusammenarbeit bekräftigt

Am 10. und 11. Juni 2009 kamen in Prieros der Geschäftsführende Bundesseniorenvorstand der GdP und der Vorstand der ERH (Ehemalige Soldaten, Reservisten und Hinterbliebene) des Deutschen Bundeswehrverbandes zu einer Tagung zusammen. Insbesondere ging es um die Versorgungsanpassung, das Dienstunfallrecht und das „Betreute Wohnen“.

Zum Tagesordnungspunkt Versorgung wurden Informationen ausgetauscht und diskutiert, dass mit der Föderalismusreform Teil II für die Versorgungsempfänger offensichtlich Abstriche in der Versorgung vorgesehen sind. Wie gegen diese Maßnahmen vorzugehen ist, kann gegenwärtig noch nicht

völlig übersehen werden. Ein Vorschlag: die Abgeordneten in den Wahlkreisbüros aufsuchen, um sie über die Situation aufzuklären.

Im Zusammenhang mit dem Dienstunfallrecht wurde vorrangig über Posttraumatische Belastungsstörungen von Einsatzkräften diskutiert und kritisiert, dass Posttraumatische Belastungsstörungen und Folgeerkrankungen nicht in die Berufskrankheitenverordnung aufgenommen wurden. Damit werden sie nicht als Berufskrankheit anerkannt. Sollte es hier Regelungen auf Bundesebene geben, müssen diese auch auf Landesebenen zur Anwendung kommen.

Auslandseinsätze der Polizei in Afghanistan sind umstritten. Hier möchten viele Bundestagsabgeordnete klare Rechtsvorschriften haben, denn der Dienst wird ja

außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes verrichtet.

Als Ergebnis einer intensiven Diskussion wurde festgehalten: Es sind Gesetzesvorschriften erforderlich, die sich an der Einzelzlage im Ausland ausrichten.

Für das Projekt „Betreutes Wohnen“ wurden in beiden Organisationen Arbeitsgruppen eingesetzt. Die Arbeit könne jedoch nur vor Ort geleistet werden, weil dort die einzelnen Befindlichkeiten zu berücksichtigen sind.

Es wurde Übereinstimmung in den Interpretationen und Arbeitsweisen beider Organisationen zu diesem Thema festgestellt. Gegenseitige Informationen und gemeinsame Beratungen werden weiterhin als erforderlich angesehen, so wie insgesamt Einigkeit darüber besteht, die Zusammenarbeit zwischen beiden Organisationen weiter fortzusetzen.

**Wolfgang Jung,
Stellvertretender Vorsitzender des
Bundesseniorenvorstandes**





Die Spirale des Terrors

In seinem Buch „Die Spirale des Terrors“ beschreibt der Professor am renommierten Pariser Institut d'Etudes Politiques Gilles Kepel als studierter Soziologe und Arabistiker sowie als profunder Kenner der arabischen Welt die unterschiedlichen Interpretationen der Ereignisse nach dem Anschlag auf das World Trade Center am 11. September 2001. Der Originaltitel „Terreur et martyre“ gibt viel treffender diese unterschiedlichen Sichtweisen wieder: Terror in der Wahrnehmung der westlichen Welt einerseits und andererseits das zu erleidende Martyrium der Menschen in muslimischen Ländern aus Sicht der Islamisten wie der Al-Qaida.

Der Autor schlägt in seiner Analyse einen Bogen vom Krieg gegen den Terror zum Fiasko im Irak mit einer bezeichnenden Darstellung der Entwicklung des Terrors im Irak und in Afghanistan und vom Martyrium zum Jihad mit einem besonderen Schwerpunkt auf die innerislamische Frontlinie zwischen den vom Iran dominierten Schiiten und den Sunniten. So macht er auf den großzügigen Geldfluss zwischen den iranischen Ayatollahs und der von ihr abhängigen libanesischen Hisbollah und deren Rolle als Stellvertreter im Krieg gegen Israel aufmerksam. Insbesondere der Hisbollah-nahe und in Deutschland mittlerweile wegen Hass- und Hetzpropaganda gegen „die Juden“ und das Negieren des Existenzrechts des Staates Israel verbotene Fernsehsender Al-Manar („Der Leuchtturm“) sei in der Region eines der „wichtigsten Vehikel der Radikalisierung“ (S.85).

Im dritten Kapitel widmet sich der Autor der „Dritten Jihad-Generation“, der er in die Zeit nach 2004 datiert. Sie habe keinen Profit aus den Anschlägen von 2001 erlangen können. Zwar habe danach das „islamische Bewusstsein“ zugenommen,

gleichwohl hätten den Nutzen die Muslimbruderschaft (MB), die „Intimfeinde der Jihadisten“, gezogen, denn „überall in der sunnitischen Welt haben ‚ungläubige‘ Regime aus der Muslimbruderschaft hervorgegangene oder mit ihr verbundene Parteien ... in unterschiedlichem Ausmaß eingebunden“ (S. 145). Die MB hat „das erklärte Ziel der Ablösung der als unislamisch geltenden Regime in den muslimischen Staaten, notfalls unter Anwendung von Gewalt“ (Verfassungsschutzbericht des Landes NRW 2006; S.201).

Als Beispiele für seine These nennt Kepel die Türkei, Algerien, Ägypten und Saudi-Arabien. Allerdings bleibt der Autor einen Beleg für die Verbindung der türkischen Regierungspartei AKP zur MB genauso schuldig, wie bekanntermaßen in Ägypten die MB „seit Jahrzehnten von der Macht ferngehalten“ wird (Ismail Serageldin, ägyptischer Schriftsteller und Ex-Vizepräsident der Weltbank in einem Interview mit der Zeitschrift „Der Spiegel“ Nr. 31/2007 zur Zukunft des politischen Islams in der arabischen Welt). Das Königreich Saudi-Arabien schließlich ist eine absolute Monarchie mit einer salafistischen Ausprägung, die keine „Konkurrenz“ von MB-Angehörigen neben sich dulden würde.

Im vierten Kapitel beleuchtet Kepel die Auseinandersetzung in Europa zu Multikulturalismus, Integration und Terrorismus, die er mit der Ermordung Theo van Goghs in den Niederlanden, den Londoner Anschlägen, den Mohammed-Karikaturen in dänischen Medien und der Regensburger

Papst-Rede illustriert. Dabei kommt er zu dem Schluss, dass die Politik insbesondere um Chancengleichheit im Rahmen der Integration muslimischer Bevölkerungsgruppen nachdenken müsse, um einen endgültigen Sieg über Terror und Martyrium zu erringen (S. 311).

In seinem Nachwort entlarvt Kepel beide Sichtweisen – Terror einerseits und Martyrium andererseits – als „große Erzählungen“ und „Hirngespinnste“ (S. 313). Keiner der Protagonisten dieser Interpretationen hätten ihr Ziel erreicht. Die schwelenden Krisenherde im Nahen Osten und in der Golf-Region aber seien mittlerweile in einem den Weltfrieden bedrohenden Zustand. Der Autor ist von dem Scheitern der US-amerikanischen Doktrin des „Krieges gegen den Terror“ genauso überzeugt, wie es „Al-Qaida und Konsorten“ (S. 314) gleichfalls nicht gelungen sei, die muslimische Welt gegen den Westen aufzustacheln.

Während der Verfasser in der Beschreibung der Ursachen des Terrors soziale und wirtschaftliche Motive ausspart, fordert er gleichwohl als Bekämpfungsansatz die Schaffung von Wohlstand in den kritischen Staaten, um Vertrauen zu schaffen und einen positiven Kreislauf in Gang zu setzen (S. 326), denn für „Europa und den Nahen Osten gibt es keine andere Wahl, als gemeinsam die Herausforderung der Kultur anzunehmen und durch eine Wiederbelebung des Mittelmeerraumes Frieden und Wohlstand von der Levante bis zum Golf zu schaffen“ (S. 329).

Kepels Buch ist trotz der misslungenen Übersetzung des Buchtitels und gelegentlich fehlender Belege für die Thesen des Autors eine lesenswerte Beschreibung der aktuellen Konfrontation zwischen Okzident und Orient.

Meike Rösemann
Die Spirale des Terrors, Gilles Kepel,
Piper Verlag, 2009, 359 Seiten, 22,95 Euro, ISBN 978-3-492-05264-1



Deutsche
Polizei

Nr. 8 • 58. Jahrgang 2009 • Fachzeitschrift und Organ der Gewerkschaft der Polizei

Herausgeber: Gewerkschaft der Polizei, Forststraße 3a, 40721 Hilden, Telefon Düsseldorf (0211) 7104-0, Fax (0211) 7104-222
Homepage des Bundesvorstands der GdP: www.gdp.de
Redaktion Bundesteil: Marion Tetzner (verantwortliche Redakteurin)
Gewerkschaft der Polizei, Pressestelle, Stromstraße 4, 10555 Berlin, Telefon (030) 39 99 21 - 114 Fax (030) 39 99 21 - 190
E-Mail: gdp-redaktion@gdp-online.de
Grafische Gestaltung & Layout: Rembert Stolzenfeld, Dipl.-Designer

Die unter Verfassernamen erschienenen Artikel stellen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Gewähr übernommen werden. Mitteilungen und Anfragen bitten wir an den jeweiligen Landesbezirk zu richten.

Erscheinungsweise und Bezugspreis:
Monatlich 2,90 EURO zuzüglich Zustellgebühr. Bestellung an den Verlag.
Für GdP-Mitglieder ist der Bezug durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten

Titel – Foto: dpa

Gestaltung: Rembert Stolzenfeld



Verlag:
VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung
Forststraße 3a, 40721 Hilden
Telefon Düsseldorf (0211) 7104-183,
Fax (0211) 7104-174
E-Mail: vdp.anzeigenverwaltung@vdpolizei.de

Geschäftsführer:
Bodo Andrae, Joachim Kranz

Anzeigenleiter:
Bodo Andrae
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 32
vom 1. April 2009



Druckauflage dieser Ausgabe:
172.829 Exemplare
ISSN 0949-2844

Herstellung:
L.N. Schaffrath GmbH & Co.KG,
DruckMedien
Marktweg 42-50, 47608 Geldern,
Postfach 1452, 47594 Geldern,
Telefon (02831) 396-0, Fax (02831)
89887

