

Geschichte der heutigen Bundespolizei am Flughafen in Düsseldorf

von der Paßkontrollstelle zur Bundespolizeiinspektion



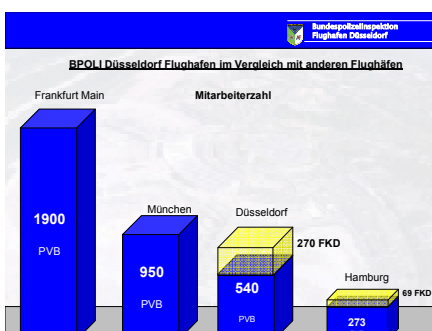
Im Jahre 1948 entschließt sich die britische Militärregierung, den Flughafen Düsseldorf wieder für den zivilen Verkehr zu nutzen.

Ein Jahr später beginnt nach der Schaffung der technischen Voraussetzungen der zivile Flugverkehr. Die ersten Fluggesellschaften waren die SAS, KLM und Sabena. Die erste Überseeverbindung geht ab September 1950 von Düsseldorf über London nach New York.

Im Frühjahr 1950 gaben die westlichen Besatzungsmächte ihre Absicht zu erkennen, die Aufgaben auf dem Gebiet des Paßwesens unter gewissen Vorbehalten und Bedingungen auf deutsche Behörden zu übertragen. Natürlich wurde auch schon vorher Passkontrolle unter der Aufsicht der britischen Militärbehörden durchgeführt, denn seit dem 02.11.1949 besteht die Paßkonrollstelle Flughafen Düsseldorf.

Die Übernahme des Deutschen Paßkontrolldienstes für die britische Besatzungszone durch den Bund erfolgte nach der Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen mit dem BGS-Gesetz vom 16. März 1951.

Über diese Dienststelle könnte man leicht ein Buch schreiben, denn sie wurde durch die politische Entwicklung unseres Landes und durch die rasante Zunahme des Luftverkehrs sehr geprägt. Schlagworte wie Super Constellation, über Caravelle, bis zur Boeing 747 wecken bei älteren Angehörigen schnell Erinnerungen. Die Bewältigung der rasanten Zunahme des Charterflug-Tourismus - besonders am Flughafen Düsseldorf - war für alle PVB eine der täglichen Herausforderung. Namen von Chartergesellschaften wie Condor, LTU und Spantax erinnern uns heute noch an die damaligen Gegebenheiten. Drehkreuzflüge, Kontrolle der Flüge zu Leipziger Messe, Flugverkehr von und nach Berlin, Gastarbeiterflüge waren die Schlagworte dieser Zeit und haben heute kaum mehr Bedeutung. Die Entwicklung auf dem Personalsektor ist beeindruckend, denn sie ist an die Steigerung der jährlichen Passagierzahlen und an die Übertragung weiterer Aufgaben gekoppelt.



Angefangen hat man

1949 mit 5 Beamten,

1952: 1 / 7

1973: 1 / 48

Die heutigen Zahlen einschließlich der Kräfte für die Bewältigung der Aufgaben im Bereich der Luftsicherheit liegen bei ca. 810 Mitarbeitern davon etwa 540 Beamte und 270 Angestellte.

Jahrelang wurde die personelle Aufstockung des Stammpersonals durch den Einsatz von Sommervorstärkungskräften „SVK’s“ aus dem Verbandskontingent umgangen. Dies war jedes Jahr mit erneuter Ausbildung junger Kollegen verbunden, ohne deren Arbeit die erhöhte Belastung im Sommerflugplan nicht zu bewältigen gewesen wäre.

Viele dieser „SVK’s“ sind dann später zu Stammbeamten geworden.

Mit der BGS-Reform 2 wurde auch gleichzeitig der Wechsel vom Grenzschutzamt Kleve zum BGS- Amt Köln vollzogen.

Am 1.4.1961 erfolgte dann die Umbenennung in „Grenzschutzstelle Flughafen Düsseldorf“, ab Januar 1998 (BGS-Reform 2) „Bundesgrenzschutzinspektion Flughafen Düsseldorf“, bis im Juli 2005 der vorläufig letzte neue Name „ Bundespolizeiinspektion Flughafen Düsseldorf“ vergeben wurde.

Der Rhein-Ruhr-Flughafen begann 1970 mit der Erweiterung des Flughafens. 1973 wird der Flugsteig B eröffnet und endet vorläufig mit der Fertigstellung des Charterflugsteigs C im Januar 1998.

Ein Umdenken in den alten Abläufen brachte 1995 die Einführung des Schengener Abkommens mit sich. Hierzu ein paar aktuelle Zahlen:

Im nationalen Vergleich ist der Flughafen Düsseldorf mit insgesamt mehr als 15 Millionen Passagieren im Jahre 2004 der drittgrößte Flughafen Deutschlands.

Der Flughafen Düsseldorf im Vergleich mit anderen Flughäfen

Frankfurt	München	Düsseldorf	Hamburg
51 Mill.	26,8 Mill.	15,3 Mill.	9,9 Mill.
davon 54 % Umsteiger	davon 33 % Umsteiger	davon 5 % Umsteiger	unbekannt

grenzpolizeilich zu kontrollierende
Passagiere in Millionen

unbekannt	8,92	5,64	2,2
-----------	------	------	-----

Die Inlandspassagiere mit 3,6 Millionen und die Schengenpassagiere mit ca. 5,9 Mio. Reisenden bilden eine Größenordnung von 9,5 Mio. Passagieren, die grundsätzlich und abgesehen von sog. „§ 22 I a BPOLG Maßnahmen“ keiner Kontrolle zugeführt werden. Dies entspricht einem Volumen von 63 % gemessen an der Gesamtzahl der Passagiere. 37 % der Reisenden, d.h. über 5,6 Mio. Passagiere sind sog. Non-Schengen-Passagiere, die entsprechend der Vorgaben des SDÜ grenzpolizeilich kontrolliert werden müssen. Dies ergibt eine beachtliche Zahl von über 15.000 Passagieren pro Tag.

Dies bringt eine Menge von Arbeit mit sich.

Im Jahre 2004 gab es sage und schreibe insgesamt 17804 Maßnahmen und Aufgriffe.

Soviel zu den Zahlen.

Die technische Entwicklung der Dienststelle war rasant. Der Computer löste das DFB –F- (Fahndungsbücher) ab. Die ED-Behandlungen wurden mit ganz einfachen Mitteln eingeführt. An den alten ED-Koffer mit den Folien zum Einschwärzen der Finger erinnert sich noch mancher. Drehen wir das Zeiteisen noch einmal zurück.

Eine furchtbare Katastrophe ereignete sich am 11. April 1996. Ein Brand, dem 17 Menschen zum Opfer fielen, vernichtet den Flughafen Düsseldorf und gleichzeitig die Dienststelle. Die Einrichtungsgegenstände – Umkleideräume mit der Dienstbekleidung eingeschlossen - waren durch die im Rauch entstanden Gifte nicht mehr zu gebrauchen. Wohl dem, der noch Dienstbekleidung zu Hause hatte. Dem damaligen stellvertretenden Dienststellenleiter ist es zu verdanken, daß drei Kollegen in letzter Minute aus dem giftigen Rauch gerettet werden konnten.



Die Abwicklung des Flugverkehrs erfolgte zunächst über die anderen Flughäfen in NRW, was mit langen Anfahrten verbunden war. Kurze Zeit später verlegte man die Flüge wieder nach Düsseldorf zurück und die Abfertigung für die Fluggäste wurde in Zelten und Hangars durchgeführt. Konsequenz für alle: Im Sommer brütende Hitze und in den Wintermonaten das Gegenteil. Für ganz alte Kollegen wurden hier Erinnerungen wach, da man in den 50er Jahren schon einmal Gastarbeiterflüge in Zelten kontrolliert hatte.

Ganz dringend suchte man nach Räumlichkeiten für die Unterbringung der Dienststelle.

Die einzige Möglichkeit war die Mitbenutzung eines Containers im Areal für Asylanten, die sich in der Flughafenregelung (§ 18a AsylVerfG) befanden. Es bedurfte schon einiger Anstrengungen, damit aus dieser Notlösung kein Dauerzustand wurde. Es war für alle Beteiligten eine schwere Zeit und besonders Initiative und Improvisation waren gefragt.

Dem damaligen Leiter der GSSt. K-H. Koberg und seinem Stellvertreter E. Walter gelang es dann auch mit Hilfe des Personalrates – hier sei Klaus Borghorst besonders genannt- Gebäude der leer stehenden ehemaligen englischen Kaserne nach den neuen Bedürfnissen umzubauen. Der Umzug aus den Containern konnte dann am 9.Dezember 1997 endlich durchgeführt werden.

Nach der Eingewöhnungsphase in der neuen Immobilie ging man dann auch mit viel Elan an die Übernahme der neuen Aufgaben im Bereich der Bahn im Januar 1998 und der Luftsicherheit am 01.April 2000 heran. Am ersten Tage fiel gleich als „Bewährungsprobe“ ein längeres Stück der Oberleitung im S-Bahnhof auf den Bahnsteig.

				
Fluggastkontrolle 				
	Frankfurt	München	Düsseldorf	Hamburg
eigene Fluggastkontrollkräfte BPOL	nein	nein	255	69
priv. Sicherheitsunternehmen	2542* <small>* inkl. Administration</small>	900	380	400
Fachaufsicht Gegenüber priv. Sicherheitsunternehmen	ja	nein	Ja	Ja
Koordinierung des priv. Sicherheitsunternehmens	nein	nein	Ja	Ja

Nach der Übergabe des langjährigen Leiters EPHK Koberg an seinen Nachfolger, begann zunächst ein ziemlich häufiger Wechsel im Bereich der Leitung. Doch das dürfte zunächst einmal beendet sein.

Aus heutiger Sicht kann man sagen, für alle Bediensteten ist nun nach der letzten Umbenennung am 1. Juli 2005 eine gewisse Ruhe eingekehrt und die tägliche Arbeit kann zur Routine werden.

Die BPOLI Flughafen Düsseldorf muss sich auch in den nächsten 5-10 Jahren großen Herausforderungen stellen.

Insbesondere die rasante grenzpolizeiliche Entwicklung mit der immens angestiegenen Sicherheitslage erzeugen einen stets wachsenden Aufgabenkatalog, der zwangsläufig einen erhöhten Personalkörper erfordert. Insbesondere im Aufgabenfeld der Luftsicherheit erzeugen die Vorschriften und Richtlinien der EU immer neue Auflagen, die sowohl die BPOL als auch den Flughafenbetreiber nicht zur Ruhe kommen lässt.

Ausgehend von dieser Entwicklung hat sich die Dienststelle in den letzten Jahren stark verändert und muss sich mit ihrer Struktur auch weiterhin den Anforderungen der Zukunft stellen. Nicht zuletzt aufgrund der mittlerweile hohen Führungsspannen und einer gewünschten Integration des Fluggastkontrolldienstes in die Organisation des Polizeivollzugsdienstes werden derzeit Überlegungen zu einer neuen Organisationsform angestellt.

Dies erscheint durchaus sinnvoll, da ein Vergleich der Mitarbeiterzahlen und Aufgaben aufzeigt, dass die Bundespolizeiinspektion Flughafen Düsseldorf im heutigen Querschnitt eher einem Bundespolizeiamt als einer Inspektion gleicht.

Doch ich wage abschließend die Behauptung, auch in den kommenden Jahren wird die Dienststelle nicht in den Stillstand verfallen, sondern sich immer wieder neuen Aufgaben zu stellen haben.

Ich könnte viele Personen aufzählen, die die Dienststelle durchlaufen haben oder die gewerkschaftlichen Entwicklungen geprägt haben, doch das würde den gesteckten Rahmen sprengen. Jedoch stand bei allen Entscheidungen für die Funktionäre der Gewerkschaft der Polizei der Mensch im Mittelpunkt.

Wir haben uns vorgenommen auch weiterhin unser Handeln danach auszurichten und werden uns dafür einsetzen, dass wir maßgeblich die Veränderungen an dieser Großdienststelle mit beeinflussen können. Unterstützt werden wir hierbei durch die mittlerweile über 400 organisierten Kolleginnen und Kollegen. (Tendenz steigend☺)

Arnd Krummen

Vorsitzender GdP-KG Flughafen Düsseldorf

Quelle: Klaus Hermann Bartholl (Seniorenbeauftragter GdP-KG Flughafen Düsseldorf)
Sachgebiete BPOLI DUS