

[Quelle: Isenhagener Kreisblatt / az-online.de vom 16.07.2016](#)

Richard Uwe Kraus aus Langwedel, stellvertretender Bundesvorsitzender der BfPP, über Herausforderungen

Polizeiflieger kritisiert Multicopter: „Drohnen sind Riesen-Baustelle für uns“

16.07.2016

Langwedel. Richard Uwe Kraus ist der stellvertretende Bundesvorsitzende der Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei (BfPP), die es seit 1989 gibt.

Der 49-Jährige aus Langwedel, lizenzierte Flugtechniker und somit im Cockpit zweiter Mann sowie taktischer Führer, geht im IK-Gespräch mit Redakteur Paul Gerlach auf die Ziele der Interessenvertretung und die Herausforderungen für die Polizeiflieger – insbesondere Laser-Attacken auf die Besatzungen und Drohnen im Luftraum – ein.

Wen vertritt die Bundesvereinigung genau?

Richard Uwe Kraus: Wir sind zwar die Gewerkschaft des Polizei-Flugdienstes, bezeichnen uns aber selbst als Berufsfachvertretung. Wir arbeiten zu 100 Prozent ehrenamtlich. Wir gehen mit den Ministerien in den Konsens und sagen: Wir arbeiten mit euch und nicht gegen euch. Wir haben die Möglichkeit, den einzelnen Gewerkschaften, wie etwa der Gewerkschaft der Polizei (GdP) oder der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG), zu sagen: Unterstützt uns, wir unterstützen euch – zum Wohl aller Beschäftigten. Von den bundesweit etwa 300 000 Beschäftigten bei der Polizei sind 730 Flieger – das sind 0,24 Prozent. Wir haben bei der Bundesvereinigung über 60 Prozent von ihnen als Mitglieder.

Wer sind die Ansprechpartner beim Einsatz für die Interessen und Belange der Besatzungen der Polizeiflieger?

Kraus: 2006 hat es eine Polizeireform gegeben. Sie hat dazu geführt, dass es nicht mehr einen einzigen Ansprechpartner für die Innenministerien der Länder und des Bundes gibt, nämlich das Bundesministerium des Inneren, sondern es gibt mittlerweile 16 Innenminister als Ansprechpartner – und den Bundesinnenminister. Von den 16 Bundesländern betreiben 13 Hubschrauber – lediglich Schleswig-Holstein, Bremen und das Saarland haben keine eigenen Hubschrauber-Staffeln. Für uns sind diese 13 Bundesländer und das Bundesministerium des Inneren die Ansprechpartner. Das bedeutet, dass wir auch 14 Mal Personalvertretungen haben,

mit denen wir sprechen müssen. Wir haben 14 Mal Arbeitszeitverordnungen, Besoldungsordnungen oder -gesetze und Landesrechte.

Was sind die Ziele der Bundesvereinigung?

Kraus: Wir möchten bundesweit für die einzelnen Bundesländer eine vergleichbare Bezahlung bei den Fliegern. Der monetäre Ansatz ist bei uns hoch. Das Gleiche gilt auch für die Ausstattung und das Material. Wir unterstützen die Länder und die Standorte der Staffeln mit unserem Hintergrundwissen. Wenn bei einer Staffel neue Maschinen in der Beschaffung sind, beraten wir sie auch. Wir sind mit vielen großen Firmen in Kontakt. Wir beraten bei Wärmebildtechniken, bei Lasthaken für Außenlastflüge, etwa die „Bambi Buckets“ genannten Löschwasser-Außenlastbehälter bei Waldbränden, oder bei Abseilvorrichtungen für Spezialkräfte. Dank unseres europaweiten Netzwerkes wissen wir, wo wir ansetzen können und wo es sich lohnt, über den Tellerrand hinauszugucken – denn normalerweise macht jedes Bundesland sein Ding. Mit der Vereinigung Cockpit haben wir einen großen Kooperationspartner, über den wir einen Sitz in der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA (EASA) haben.

Was gehört aktuell noch zum Aufgabenbereich der Bundesvereinigung?

Kraus: Wir arbeiten derzeit eng mit dem Verkehrs- und dem Innenministerium an einer Tischvorlage, was den Bereich Drohnen betrifft. Ein sehr spannender Bereich, weil wir uns mit ihnen einen Luftraum teilen. Der untere Luftraum ist sowieso schon sehr eng und es gibt im Drohnen-Bereich sehr viele wirtschaftliche Interessen. Die Tischvorlage zielt auf eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrsordnung ab. Wir schreiben immer wieder das Bundesverkehrs- und das Bundesministerium des Inneren an, um Regeln zu bekommen, die der bemannten Luftfahrt entgegenkommen. Wenn eine Drohne über unbebautem Gebiet herunterfällt, ist es das eine. Aber fällt sie bei einer Veranstaltung herunter, wird vielleicht jemand getroffen. Bisher gibt es, toi toi toi, noch keinen Zusammenstoß zwischen einem Verkehrsflieger und einer Drohne, der zu einem Personenschaden geführt hat. Das ist eine Riesen-Baustelle für uns.

Wie ist bei dieser Thematik die Position der Bundesvereinigung?

Kraus: Wir wollen keine Verschärfung: Wir wollen keinen einschränken in dem, was er im Luftraum machen möchte. Wir möchten Regeln haben. Beim Kauf einer Drohne muss mir beim Auspacken gleich auffallen, was ich zu tun habe. Nicht den Akku aufladen und losfliegen, sondern man muss wissen, dass man nicht über Wohngebieten fliegen darf, dass man keine Aufnahmen von Personen machen darf und dass man keine Ordnungskräfte behindern darf. Vor allem darf man nicht die Drohne außerhalb des Sichtbereiches steuern, was sehr viele machen. Wir möchten eine Kennzeichnung für jede Drohne – wie eine Fahrgestellnummer beim Fahrrad.

Die Zuordnung im Schadensfall muss gewährleistet sein. Der Drohnenbetreiber muss eine Haftpflichtversicherung haben. Das ist heute kein Problem: Ich brauche mich bloß in einem Modellflugverband oder in einem Modellflugverein anmelden. Wir Flieger brauchen Sicherheit in den niedrigen Flughöhen.

Wie groß ist die Gefahr für die Piloten durch das Blenden mit Lasern?

Kraus: Der Pilot der Polizeihubschrauberstaffel Berlin wurde jetzt durch einen Laser geblendet – so stark, dass der Co-Pilot das Steuer übernehmen musste. Der Flugauftrag wurde abgebrochen und beim Piloten wurde im Krankenhaus auf beiden Augen eine Hornhautverletzung festgestellt. Der Täter wurde gestellt: Er sagte, er hätte sich durch den Fluglärm belästigt gefühlt. Der Hubschrauber hätte abstürzen können, wenn nicht zufällig ein zweiter Pilot an Bord gewesen wäre. Die Laser weisen in der Regel eine Klassifizierung auf, die in Deutschland überhaupt nicht betrieben werden darf: Damit kann ich schneiden. Das ist ein Problem für uns. Auch da sind wir dabei, es von der Gesetzgebung her hinzukriegen, dass wenn der Täter bei solchen Fällen gestellt wird, er auch bestraft wird. Da ist der Gesetzgeber momentan sehr human.

Wie sind die Hubschrauberstaffeln in Niedersachsen bei der Ausstattung momentan aufgestellt?

Kraus: Sehr gut. In Niedersachsen gibt es zwei Standorte der Landespolizei mit Hubschraubern: einmal in Hannover und einmal in Rastede bei Oldenburg. Der Standort der Bundespolizei-Fliegerstaffel ist in Gifhorn. Durch die Kooperation mit der Hubschrauberstaffel in Hannover ist in Niedersachsen immer ein zweiter Hubschrauber verfügbar. Bei der polizeilichen Arbeit haben wir eine sehr gute Abdeckung – sowohl am Tag als auch in der Nacht. Bei der Bundespolizei geht es hauptsächlich um Prävention – die Bahnüberwachung, Großlagen wie Demonstrationen und die reine Observation. Bei der Länderpolizei geht es in der Regel um Gefahrenabwehr bei Überfällen und Geiselnahmen, aber auch die Suche nach vermissten Personen – was aber auch eine Aufgabe der Bundespolizei ist. Was wir bei der Bundesvereinigung erkennen: Die Haushaltsmittel der einzelnen Bundesländer werden immer weniger. Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen – sowie ab 2017 Sachsen-Anhalt – haben ihre Flotte modernisiert und mit dem Airbus Helicopters H145 das neueste Material. Aber bei Bundesländern wie Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern oder Rheinland-Pfalz schrumpfen die Etats. Weniger Flüge bedeuten aber auch weniger Flugerfahrung.