



"Wir wollen das Meer sicherer machen" - Interview mit der Bundespolizei See zur Kooperation mit dem DLR

Montag, 4. Juli 2011

Seit Juni 2010 besteht eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Bundespolizei See (BPOL See). Mit Hilfe des Erdbeobachtungssatelliten TerraSAR-X detektiert das DLR Schiffe und erstellt Karten mit Schiffsinformationen. Diese Informationen benötigt auch die BPOL See zur Überwachung der Nord- und Ostsee. Bodo Kaping, Leiter der Bundespolizei See, und Polizeihauptkommissar Olaf Juhl, der als Verantwortlicher bei der Bundespolizei See die Kampagnen mit dem DLR leitet, sprechen über die Zusammenarbeit.

Herr Kaping, eine engere Zusammenarbeit zwischen dem DLR und der Bundespolizei See kam schon im ESA-Projekt MARISS zustande. Worum geht es bei MARISS?

Kaping: MARISS steht für MARitime Security Service und hat das Ziel, im Rahmen des Global Monitoring for Environment and Security (GMES) den Aufbau von nachhaltigen europäischen maritimen Sicherheitsdiensten zu wahren und vorzubereiten. Hier werden dann die wichtigen Anforderungen der nationalen und lokalen europäischen Nutzer berücksichtigt. Unterschiedliche Systeme und Daten aus verschiedenen Bereichen werden generiert und zusammengeführt – zum Beispiel Erdbeobachtungsdaten oder küsten- und satellitengestützte AIS-Signale. AIS ist ein automatisches Identifikationssystem für Schiffe, das seit mehreren Jahren existiert und Daten wie zum Beispiel Position und Geschwindigkeit sendet. Größere Schiffe müssen ein AIS-System an Bord haben. Uns interessieren aber aus polizeilicher Sicht häufig auch kleinere Fahrzeuge. Bei MARISS werden verschiedene Daten zusammengeführt. Dadurch entsteht eine bessere Beobachtungskapazität für die europäischen Küsten und Meere – verbesserte Überwachung ist dadurch gewährleistet. Probleme wie illegale Fischerei, illegaler Handel über See, aber auch illegale Migration können gezielter überwacht und bekämpft werden. Das DLR liefert im Projekt MARISS die Satellitendaten mit dem Erdbeobachtungssatelliten TerraSAR-X, der über eine Auflösung von bis zu einem Meter verfügt.

In welchen Gebieten treten diese Probleme gehäuft auf?

Kaping: Auf europäischer Ebene gibt es aktuell an den südlichen Seegrenzen Europas ein Problem der illegalen Migration über See. In der Nord- und Ostsee haben wir in den letzten Jahren auch zunehmend mit Fällen illegaler Fischerei zu kämpfen. Das liegt daran, dass die Fischerei-Ressourcen immer knapper werden. Ein weiteres Thema ist die Umweltverschmutzung: Gerade in Gebieten, die nicht ständig von Hubschraubern oder Schiffen überwacht werden, werden Öl oder andere gefährliche Abfälle illegal ins Meer geleitet. Modernste Techniken wie satellitengestützte Beobachtung sind uns hier eine große Hilfe. Im letzten Jahr konnten wir mit Hilfe dieser Technik in einigen Fällen erfolgreich ermitteln.

Welche Überwachungsaufgaben hat die Bundespolizei See in welchen Gewässern inne?

Kaping: Die Bundespolizei See ist in der Nord- und Ostsee zuständig für die Aufgaben des Grenzschutzes. Dies tun wir durch die Überwachung der Seegrenzen, die in Nord- und Ostsee EU- und Schengenaußengrenzen sind. Damit unterliegen wir bei der Überwachung des grenzüberschreitenden Verkehrs den Regelungen des Schengener Grenzkodex. Außerhalb der Hoheitsgewässer sind wir die so genannte Allgemeinpolizei. Damit sind wir dort für die Durchsetzung der deutschen Gesetze wie beispielsweise die Befolgung schiffahrtspolizeilicher Regelungen zuständig. Die Bundespolizei See verfügt über eine maritime Ermittlungs- und Fahndungseinheit. Diese untersucht unter anderem Seeunfälle, also wenn beispielsweise zwei

Schiffe kollidieren. Hier arbeiten sowohl fliegende als auch tauchende Ermittlungsbeamte - unsere Tatorte befinden sich ja häufig unter Wasser – deswegen müssen unsere Beamten auch tauchen können.

Haben Sie für Schiffe außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer auch Verantwortung?

Kaping: Die Bundespolizei hat im Rahmen der völkerrechtlichen Aufgaben auch die Aufgabe, den Schutz der deutschflaggen Schiffe zu gewährleisten.

Inwieweit profitieren Sie von der Kooperation mit dem DLR?

Kaping: Für uns ist die Kooperation mit dem DLR sowohl aus strategischer als auch aus taktischer Sicht sehr wichtig: Strategisch gesehen sind wir durch die Kooperation in der Lage, mit einer hervorragend aufgestellten Forschungseinrichtung an hochmodernen Technologien mitzuarbeiten. Wir sind von Anfang an mit dabei und können unsere Bedürfnisse formulieren. Wir können beratend und bewertend an der Entwicklung solcher Technologien mitwirken und diese Entwicklungen nach unseren Nutzer-Bedürfnissen beeinflussen. Taktisch gesehen gibt uns das in unserer Arbeit Informationen und Möglichkeiten an die Hand, die wir sonst gar nicht hätten. Schon heute können wir auf Produkte aus der Kooperation zurückgreifen, die es ohne sie gar nicht oder erst in ein paar Jahren gebe. Das ist ein großer Vorteil.

Was beinhaltet Ihre Kooperationsvereinbarung mit dem DLR?

Juhl: Das DLR entwickelt integrierte Produkte zur Schiffserkennung nach den Bedürfnissen der Bundespolizei. Im Rahmen der Kooperation wollen wir überprüfen, welche Schiffe und Boote mittels Satelliten unter welchen Bedingungen detektiert werden können. Dafür stellen wir unsere maritimen Einsatzmittel für Tests, so genannte Kampagnen, zur Verfügung. Die Satellitenaufnahmen werden beim DLR zu auswertbaren Bildern prozessiert, mit terrestrischen Informationen, wie zum Beispiel AIS-Daten verschnitten und der Bundespolizei als Nutzer übergeben. Diese kann die Informationen zur Analyse- und Auswertungszwecken nutzen.

Die letzte Kampagne gemeinsam mit dem DLR fand im April 2011 statt. Hierbei wurden in der Nordsee kleine Boote detektiert. Können Sie die Kampagne näher erläutern?

Juhl: Diese Kampagne ist ursprünglich über einen Zeitraum von vier Wochen abgesprochen worden. Vom DLR haben wir mehrere Vorschläge erhalten, wann Satellitenkapazität zur Verfügung steht. Diese Vorschläge haben wir dann geprüft und konnten am Ende sechs Tage bestimmen, an denen die Kampagne durchgeführt werden sollte. Das Seegebiet ist durch den Satellitenüberflug vorgegeben. Auf einer festgelegten Position innerhalb dieses Gebietes wurden von einem "großen" Schiff von 66 Meter Länge, der "Bad Bramstedt", kleine Beiboote ins Wasser gelassen und nach einem abgestimmten Schema eingesetzt. Die Boote haben eine Länge von vier bis sieben Metern und entsprechen somit in etwa der Größe von privaten Sportbooten.

Die Auswertung der Kampagne ist noch nicht ganz abgeschlossen, aber die Detektion hat erstaunlich gut funktioniert. Dem Ziel, mit Hilfe der Satellitentechnik kleine Boote (beispielsweise Schmuggler oder illegale Fischer) erkennen zu können, sind wir ein gutes Stück näher gekommen. Nebenbei wurde der Einfluss von Faktoren wie Wellenhöhe, Wind oder Gezeiten auf die Detektierbarkeit der Schiffe untersucht.

Der Kooperationsvertrag läuft noch bis 2013, welche Kampagnen sind für die Zukunft geplant?

Juhl: Die nächste Kampagne wird in der Ostsee stattfinden, da haben wir ein anderes Seegebiet und somit andere nautische und meteorologische Bedingungen. Zum anderen wollen wir die Aufbereitung der Daten und die Datenübertragung optimieren: Die übermittelten Daten und Bilder sind aufgrund ihrer Auflösung unglaublich groß und wenn man mit einer UMTS-Verbindung auf See solche großen Datenmengen downloaden möchte, dauert das sehr lange. Hier wollen wir eine Lösung suchen, dass dem Nutzer mehrere Optionen zum Download zur Verfügung stehen.

Kaping: Die Ideen kommen bei der Arbeit, es ist ein ständiger Prozess, immer mit dem großen Ziel, das Meer sicherer zu machen. Bis 2013 werden wir gemeinsam noch auf viele Ideen kommen und diese gemeinsam angehen. Die Zusammenarbeit ist sehr gut und vertrauensvoll, wir haben es mit sehr kompetenten Partnern zu tun, wir lernen und profitieren für jetzt und für die Zukunft.

Das Interview führte Lena Fuhrmann

Hintergrundinformationen

Die Bundespolizei See (BPOL See) ist Teil der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt, die landseitig in Schleswig-Holstein und Mecklenburg Vorpommern zuständig ist. Die BPOL See verfügt in Neustadt(Holstein), Warnemünde und Cuxhaven über drei Polizeiinspektionen, die sich mit der Aufgabe Seegrenzschutz und anderer polizeilicher Aufgaben in- und außerhalb der Hoheitsgewässer betätigen. Rund 600 Beamte arbeiten für die BPOL See, der größte Teil ist in den Besatzungen auf den Schiffen tätig. Insgesamt sind sechs hochseefähige Schiffe im Einsatz, vier in der Ostsee und zwei in der Nordsee. Für jedes der Schiffe existieren vier Besatzungen von jeweils 14 Beamten. Zusätzlich sind noch acht Kontroll- und Streifenboote im Einsatz. Diese etwas kleineren Boote mit einer Länge von rund 21 Metern überwachen den küstennahen Bereich. Die BPOL See kann zudem auf Hubschrauber des Bundespolizei-Flugdienstes zurückgreifen, die speziell für den Einsatz über See ausgerüstet sind.

Hoheitsgewässer sind die äußeren Küstengewässer oder das Küstenmeer – sie sind Teil des Meeres, liegen aber unmittelbar am Landgebiet eines Staates. Die deutschen Hoheitsgewässer haben eine Ausdehnung von 12 Seemeilen von der Küste, das entspricht etwa einer Fläche von 4300 sm². Pro Jahr werden circa 400.000 Schiffsbewegungen in diesem Gebiet registriert.

Kontakte

Andreas Schütz

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Kommunikation, Pressesprecher

Tel.: +49 171 3126-466

andreas.schuetz@dlr.de

Lena Fuhrmann

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Kommunikation, Redaktion Luftfahrt

Tel.: +49 2203 601-3881

Fax: +49 2203 601-3249

Dr. Susanne Lehner

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Tel.: +49 421 24420-1850

Susanne.Lehner@dlr.de

Bodo Kaping



Der Leiter der Bundespolizei See, Bodo Kaping

Quelle: Bundespolizei See.

Polizeihauptkommissar Olaf Juhl



Polizeihauptkommissar Olaf Juhl, der als Verantwortlicher bei der Bundespolizei See die Kampagnen mit dem DLR leitet, an seinem Arbeitsplatz

Quelle: Bundespolizei See.

Kontaktdaten für Bild- und Videoanfragen sowie Informationen zu den DLR-Nutzungsbedingungen finden Sie im Impressum der Website des DLR.