

A kiadvány megjelenését  
a **Külgazdasági és Külügyminisztérium** támogatta.



GYELNÍK TEODOR  
OCSKAY GYULA  
VÁJLOK LÁSZLÓ (SZERK.)

# SCHENGEN 40 – 35 – 30 JUBILEUMI TANULMÁNYKÖTET

Határon Átnyúló Kezdeményezések  
Közép-európai Segítő Szolgálat,  
Határőr Kultúráért Alapítvány

Budapest  
2025





© Bartus Gábor, Csizner Zoltán, Danyi József, Deák József,  
Éberhardt Gábor, Fórizs Sándor, Gyelník Teodor, Istenes-Benczi Melinda,  
Kakócz Krisztián, Kőrösi Zoltán, Kovács Gábor, Nagy Attila, Németh Ágota,  
Németh Gábor, Ocskay Gyula, Pulics János Gyula, Ritecz György,  
Sallai János, Teke András, Vájlók László, Varga János, Vedó Attila

# SCHENGEN

## 40 – 35 – 30

### JUBILEUMI TANULMÁNYKÖTET

Kiadta a Határon Átnyúló Kezdeményezések Közép-európai Segítő  
Szolgálat és a Határőr Kultúráért Alapítvány, a Ludovika NKE-CESCI  
Határmenti Együttműködések Kutatóműhely koordinálásával,  
100 példányban.

**ISBN 978-615-81265-5-7**

Budapest  
2025



## **TARTALOMJEGYZÉK**

**Ocskay Gyula, Vájlók László:** Köszöntő ..... 5

### **A schengeni rendszer kialakulása és hatásai ..... 7**

**Pulics János Gyula:** A Schengeni egyezmény üzenete napjainkra, a határellenőrzés fejlődése, változása ..... 9

**Gyelnik Teodor, Istenes-Benczi Melinda:** A Schengeni egyezmény társadalmi hatásai Magyarországon ..... 25

### **Út a schengeni csatlakozásig ..... 47**

**Danyi József, Deák József:** A Határőr a schengeni csatlakozásért ..... 49

**Éberhardt Gábor:** Reminiscencia a Szeged Határrendészeti Kirendeltséget is érintő 2006. évi SCHEVAL helyszíni ellenőrzéséről ..... 75

**Kakócz Krisztián:** A rendőrség idegenrendészeti tevékenysége a Határőrség integrációját követően ..... 95

**Kőrösi Zoltán:** A jogharmonizáció helyzete a Schengen acquis tükrében az AGENDA 2000-től az EU-csatlakozásig ..... 125

**Ritecz György:** Schengen volt, van, lesz?? ..... 147

**Sallai János:** Az első schengeni felkészítő (volt egyszer egy BVTI) ..... 165

**Teke András:** Határőrségi stratégiák, különös tekintettel a „Határőrség stratégiája a teljesjogú schengeni csatlakozásáig és azt közvetlenül követő időszakra” című dokumentumra ..... 173

**Varga János:** A határőrségi szoftverergonómiai kutatások eredményei alkalmazásának lehetőségei a határrendészeti tisztképzésben ..... 189

### **Schengeni vívmányok – határellenőrzés és bűnüldözés ..... 195**

**Bartus Gábor:** A vasúti határforgalom-ellenőrzés Schengeni határ-ellenőrzési kódex szerinti szabályozása ..... 197

**Csizner Zoltán:** SVE – egy hatékony válasz a nemzetközi bűnözésre . 205

**Nagy Attila:** A közokirat-hamisítások módszereinek változásai a Magyarország schengeni csatlakozását megelőző időszakban és napjainkban a magyar-ukrán határszakasz határátkelőhelyein ..... 217

**Németh Ágota:** A szervezett bűnözés elleni közös fellépés a schengeni térségben ..... 251

**Vájlók László, Vedó Attila:** Minőség és stratégiai gondolkodás határok nélkül. Újfajta kihívás – újfajta szemlélet – újfajta gondolkodás – újfajta megoldás ..... 271

### **Nemzetközi kitekintés ..... 285**

**Fórizs Sándor:** A német rendőrségek, az osztrák katonaság Schengen tükrében ..... 287

**Kovács Gábor:** Magyar határrendészeti szakemberek közreműködése a törökországi integrált határigazgatási rendszer létrehozásában ..... 299

**Németh Gábor:** A schengeni térséget veszélyeztető biztonsági kihívások ..... 315



**Nemzetközi  
kitekintés**

SCHENGEN  
40 – 35 – 30  
JUBILEUMI  
TANULMÁNYKÖTET



Fórizs Sándor<sup>1</sup>

## A német rendőrségek, az osztrák katonaság Schengen tükrében

A publikáció a schengeni évfordulók alkalmából vizsgálja német és osztrák dokumentumok alapján, milyen következményei voltak a schengeni rendszerhez csatlakozásnak ezen országok határőrizeti/rendőrszervezeteire, illetve a határőrizetre. Az olvasó megismerheti a Bajor Határőrség, a német Szövetségi Határvédelem átalakulását, az osztrák Szövetségi Hadsereg határőrizetben történt alkalmazását.

### Bevezetés

Negyven éve, 1985-ben írták alá a Schengeni megállapodást. Az okmány alapja egy egyszerű, de a maga nemében rendkívüli gondolat, melynek egyik eleme a résztvevő tagországok közös államhatárain a határellenőrzés lebontása. Látszólag nincs ebben semmi különös, és mégis számtalan kérdést, ezekkel együtt pedig rengeteg nehézséget vet fel. Eredetileg magam sem gondoltam arra, mi lesz a korábbi határőrizeti szervekkel, miként alakul ezek, de különösen az ott dolgozók sorsa. És mi lesz az államhatárral, a határbiztonság, a biztonsági deficit kérdésével. A szokásos magyar kapkodás, az előrelátó alapos tervezés és mérlegelés hiánya meggyőződésem szerint most is hozzájárult hazánkban a legrosszabb megoldások egyikének megtalálásához. Miként volt ez más országokban? Három szervezet, két ország vonatkozásában szeretnék erről írni, a Bajor Határrendőrségről, a német Szövetségi Határvédelemről és Ausztria Szövetségi Hadserege államhatáron történt alkalmazásáról. A témához kapcsolódik Sallai János publikációja.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Dr. Prof. Fórizs Sándor ny. r. dandártábornok, ny. egyetemi tanár (CSc), professzor emeritus, a Nemzeti Köszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Rendészettudományi Doktori Iskola témavezetője (ORCID: 0000-0001-6019-3295; MTMT: 10002335), e-mail: drforizs@gmail.com, Tel.: 30/932-5508; Honlap: forizs-sandor.hu, ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-6019-3295>

<sup>2</sup> Sallai, J. (2003). Németország és Ausztria schengeni tapasztalatai. *Magyar Közigazgatás*, 53(10), 612–616.



Néhány adat Németországra vonatkozóan összefüggésben a határőrizettel.  
Németország államhatárainak hossza<sup>3</sup> a szomszédos országokkal:

- Dánia: 68 km
- Hollandia: 576 km
- Belgium: 204 km
- Luxemburg: 136 km
- Franciaország: 455 km
- Svájc: 333 km, Büsingen enklávéval<sup>4</sup>
- Ausztria: 817 km
- Csehország: 817 km
- Lengyelország: 469 km.

Összesen 9 ország, 3.876 km<sup>5</sup>. Az ország kiterjedése É-D-i irányban 876 km, K-Ny-i irányban 640 km. Tengeri határai 1.585 km (a szigetek partvonalával együtt 2.389 km) hosszúak: az Északi-tengeren 621 km, a Balti-tengere 964 km.

## 1. Légiforgalom az országban<sup>6</sup>

Németország Európában földrajzilag központi helyet foglal el, és ez meghatározza a légiforgalmát. A világ minden részébe indulnak, illetve onnan érkeznek gépek. Az egyik legfontosabb légiforgalmi központ, a teherszállítás is jelentős, átszállópont, összeköttetési csomópont. Nemzetgazdasági ágazat a kiszolgálókkal, bedolgozó vállalatokkal együtt: 115.000 alkalmazott, 46 milliárd euró bevétellel. A Lufthansa a legjelentősebb légiközlekedési vállalat az országban, gépei számát nézve a világ első tíz országa közé tartozik. 2019–2020-ban jelentősen visszaesett az utasok száma, napjainkban sem éri el a 2019-es szintet (15,6%-kal kevesebb az utas). Ennek egyik oka a jegyek drágulása. A repülőterei nem tartoznak a világ legnagyobb forgalmát lebonyolító repülőterek közé.

3 Khan, D-E. (2004). *Die deutschen Staatsgrenzen: Rechtshistorische Grundlagen und offene Rechtsfragen*. Mohr Siebeck.

4 Ez az eddig számomra ismeretlen enklávé egyetlen település Svájc területén belül, amely Németországhoz tartozik, kis távolságra az államhatártól. Az első világháborút követően, 1918-ban egy népszavazás 96%-os arányban Németország mellett döntött. Svájc nem tudott megfelelő cse-reterületet felkínálni, így maradt Svájcon belül egy kis német felségterület. Érdemes az interneten megnézni a település honlapját.

5 Destatis Statistisches Bundesamt. *Gemeinsame Grenzen Deutschlands mit den Anliegerstaaten*. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Tabellen/gemeinsame-grenzen-deutschlands.html>

6 Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2016). *Luftverkehr bildet heute einen wichtigen Teil der modernen Verkehrsinfrastruktur*. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Luft/Luftverkehr/luftverkehr.html#:~:text=Das%20Passagieraufkommen%20an%20den%20deutschen,Niveau%20vor%20der%20Wiedervereinigung%20gesunken.>

A legjelentősebb Atlanta, 104 millió utas, az első tízben Európából csupán London található 79 millió fővel. A légiforgalom legfelsőbb hatósága a BMDV Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Szövetségi Digitális és Közlekedési Minisztérium). A légiközlekedés igazgatása a szövetség és a tartományok részéről történik. 20 nagy nemzetközi repülőtér és sok kisebb, de esetenként nemzetközi forgalmat is lebonyolító kisrepülőtér van a területén. A legtöbb repülőteret magánvállalkozók működtetik. A szövetség részvétele ezek fenntartásában az elmúlt időszakban folyamatosan csökkent, jelenleg München, Berlin Brandenburg és Köln/Bonn tartozik szövetségi irányítás alá. 12 repülőteret támogatott még anyagilag a szövetség közlekedéspolitikai megfontolásokból, kitétel volt, hogy az érintett tartomány is hasonló nagyságú összeggel hozzájáruljon a költségekhez.

Jelentős a kisrepülőgépek forgalma a nemzetközi és belföldi repülések terén, ami természetesen gondot jelenthet a határellenőrzésben. Bérelhetők repülőgépek és helikopterek kirándulásra, üzleti útra, üzemszerű járatban is közlekednek. Legnagyobb cég a Luna Jets 4.800 magánrepülővel.

## 2. A Szövetségi Határvédelem (BGS)

A régi, mára már átszervezett nyugatnémet határőrség<sup>7</sup>, eredeti nevén Szövetségi Határvédelem<sup>8</sup>, az a szervezet, amelyet több esetben hozzáigazítottak a politikai helyzetben bekövetkezett változásokhoz. Jelentős, példaértékű átszervezéseken esett át, hogy ma, mint Szövetségi Rendőrség<sup>9</sup> funkcionáljon. Az utolsó ilyen nagy lökést Schengen jelentette ugyanúgy, mint a Bajor Határrendőrség esetében, hiszen a zöldhatár-ellenőrzés és az Európán belüli utasforgalom-ellenőrzés kiesése új helyzet elé állította a szervezetet. Olyan megoldások születtek az ország szövetségi jellegű közigazgatásából következően, amelyek Magyarországon feltételezhetően nem lettek volna alkalmazhatók.

Érdemes áttekintenünk a szervezet rövid történetét, látnunk az átalakulások sorát. A második világháborút követően a három nyugati nagyhatalom megszállási övezeteit fokozatosan egyesítették, egészen a Német Szövetségi Köztársaság kikiáltásáig, 1949. május 23-ig. Az új államban természetes igény lett az államhatárok ellenőrzése, különösen főiránnyal a „belnémet határ”, amit a nyugati német kormány lényegében nem ismert el, bár, de facto létezett. Az országnak fegyveres erőkre is szüksége lett volna, de egy honvédségi erő létesítését tiltották a korábbi szabályozások. Így lett a Bundestag 1951. február 15-én elfogadott törvényével a határőrség 1951. március 16-ai alapítással, és különleges rendőrség megnevezéssel, egy kettős

7 EUR-Lex (2021). *Sechs Meilensteine in der Geschichte der Bundespolizei*. <https://www.komm-zur-bundespolizei.de/sechs-meilensteine-in-der-geschichte-der-bundespolizei/>

8 Bundesgrenzschutz (BGS), angolul: Federal Border Protection

9 Bundespolizei.



rendeltetésű, ottani elnevezéssel paramilitáris szervezet, lényegében, mint a magyar határőrség.<sup>10</sup> Időközben egyre erősebben bontakozott ki a hidegháború, és ott volt még a kettéosztott Berlin problémája is. Az új határőrség nem a védelmi, hanem a belügyminisztérium alárendeltségébe került. Ugyanebben az évben hozzácsatolták a tengeri határok őrizetét 550 fővel, 14 hajóval és helikopterekkel. 1953-ban megkapta a határőrség a Szövetségi Útlevel-ellenőrző Szolgálatot<sup>11</sup>, amelyet szintén 1951-ben hozták létre. A BGS induló állománylétszáma 10.000 fő volt, és az államhatároktól számított 30 km-es sávban tevékenykedett, 1953-ban már 20.000-es létszámmal. Felszerelésében páncélozott járművek, páncéltörő ágyúk, teherjárművek, dzsipek, helikopterek szerepeltek, mintegy mutatva, hogy itt lényegében harcoló alakulatokról volt szó. Ezekhez a szervezeti elemekhez eredendően kiszolgált katonákat kerestek, akik közül sokan háborús tapasztalatokkal rendelkeztek.

1955-ben megalakult a Bundeswehr, a szövetségi véderő. Ekkor önkéntes alapon 1956-ban több mint 10.000 ember lépett át a hadsereghez, ami nagy érvágást jelentett a határőrségnek. Elkerült a teljes katonai részleg és a tengeri határőrizet is a hadiflottához. 1956-ban a létszám 16.114 főre csökkent. Új tengeri határőrséget 1964-ben szerveztek. A hirtelen keletkezett állományhiány megoldását, illetve csökkentését segítette, hogy akkori sorkötelesek önkéntes alapon a határőrségnél is letudhatták az előírt szolgálati időt.

A belső német határ 1949–1990 között 1.381 kilométer volt a Balti-tengertől Csehszlovákiáig, amiben nincs benne a berlini fal.

A határőrség katonai feladatai jogszabály szerint 1968. május 30-ával szűntek meg. Az 1970-es évek közepén a katonai rendfokozatokat rendőrségi rendfokozatokra váltották (felügyelő, főfelügyelő, rendőr tanácsos stb.).<sup>12</sup> 1972-től a szervezet feladatba kapta a kormányobjektumok őrzését, védelmét, (parlament, szövetségi elnök, szövetségi kancellár, külügy- és belügyminisztérium, Szövetségi Alkotmánybíróság, Német Szövetségi Bank központja), majd a tartományi rendőrségek támogatását és a külföldön lévő nagykövetségek biztosítását, még később a német rendőri erők külföldi alkalmazásának felkészítését és koordinálását.

1972-ben a nyári olimpián Münchenben bekövetkezett az izraeli sportolók elleni palesztin támadás. Ezt követően hozták létre a GSG-9 elnevezésű antiterrorista

10 Ritecz, Gy. (2017). Határőrizet a rendszerváltástól napjainkig. In L. Pósan, L. Veszprémy, J. Boda, & J. Isaszegi (Szerk.), *Őrők, vigyázatok a határra! Határvédelem, határőrizet, határvadászok a közép-kortól napjainkig* (642–673). Zrínyi Kiadó.

11 Bundespasskontrolldienst.

12 Egy alkalommal hallottam idősebb vezetők beszélgetését ebben a témában. Elmondták, a határőrség nem akarta a váltást, de a minisztérium azzal vette rá őket, hogy magasabb fizetéseket kaptak az új rendfokozatokhoz. Egyébként most azt gondolom, teljesen mindegy, miként hívják az illetőt, őrnagy vagy rendőr tanácsos.

egységet a határőrség keretén belül. 1987. október 1-jével vették fel az első 31 nőt a szervezethez hivatásos kiképzésre.

1990-ben a belső német határon megszűnt a határőrizeti, határforgalom-ellenőrzési tevékenység, 1990 október 3-án egyesült a két német állam. A schengeni intézkedésekkel 1995-től és a német egység megteremtésével 2.600 km államhatár került ki a határellenőrzés alól.

1992. április 1-jével az addig független vasúti rendőrség szintén a határőrség állományába került. Az önálló vasúti rendőrség létét, majd a feladatai átadását a határőrségnek a német vasút sajátos jogi helyzete tette lehetővé. A vasút, vasúti pályák, berendezések, vasútállomások a szövetség tulajdonában vannak még a tartományokban is. Azok területén a szövetségi rendfenntartó erők, akkor a vasúti rendőrség, majd a határőrség, jelenleg a Szövetségi Rendőrség volt és most is az illetékes.

A bűnügyi helyzet akkori alakulását tartalmazza a Földes-Sallai publikáció.<sup>13</sup>

2005. július 1-jével a szervezetet átnevezték Szövetségi Rendőrségnek, amit jelentősen indokolt a tevékenységi körének folyamatos bővülése.

A határőrség megszüntetéséről Schengen következményeként soha nem volt szó, pedig az ország ma már nem érintkezik, nem határos harmadik állammal. A határellenőrzés megmaradt a tengereken (Balti-tenger, Északi-tenger), a repülőterek egy részén. A megtartást az tette lehetővé, hogy az ország szövetségi jellegéből, és méreteiből kifolyólag szükség volt egy igen jelentős központi rendőrségre, amelyet egyéb feladatokkal is meg lehetett terhelni<sup>14 15</sup>.

Magyarország szempontjából távoli, jelentéktelen kérdés a tengeri határellenőrzés<sup>16</sup>, amely Németország viszonylatában viszont már nagyobb probléma. A Schengen–Schengen kikötők közötti hajózás mind a nagy utasszállítókkal, mind pedig a kis sporthajókkal mentes az útlevel-ellenőrzéstől. A kishajók utasainak viszont rendelkezniük szükséges az úti okmányokkal a tengeren végrehajtható szűrőpróbaszerű ellenőrzések miatt. A közvetlen külső határforgalom esetében, pl. Nagy-Britannia, Írország, Oroszország (schengeni külső határforgalom) viszont a szokásos okmányellenőrzés zajlik. A schengeni területet elhagyó, vagy oda érkező

13 Földes, K., & Sallai, J. (2002). A schengeni határhoz kapcsolódó bűnügyi statisztikai adatok Ausztriából és Németországból. *Belügyi Szemle*, 50(9), 78–88.

14 Fórizs, S. (2024). A német rendőrségek irányítási rendszere. *Belügyi Szemle*, 72(7), 1241–1256. <https://doi.org/10.38146/bsz-ajia.2024.v72.i7.pp1241-1256>

15 Fórizs, S. (2015). Gondolatok Németország rendőrségi rendszeréről. *Belügyi Szemle*, 63(10), 47–64. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2015.10.4>

16 Bundespolizei. *Einreise in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland über See*. [https://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/01Maritime-Sicherheit-weltweit/Einreise-ueber-See/Einreise-ueber-See\\_node.html](https://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/01Maritime-Sicherheit-weltweit/Einreise-ueber-See/Einreise-ueber-See_node.html)



hajók, kishajók, sporthajók csak a határforgalom számára megnyitott kikötőket vehetik igénybe. Egyszeri engedélyek kiadására, azok igénylésére természetesen lehetőség van a Szövetségi Rendőrség szerveinél.

### 3. A Bajor Határrendőrség

A Bajor Határrendőrséget<sup>17</sup> a háborút követően 1945-ben alapították újra az amerikai megszállási övezetben. Előtte 1919 és 1934 között működött felügyelőségek alkalmazásával a Lindau és Eger közötti határszakaszon. Az újjászervezés a tartományi belügyminisztérium 72. sz. rendeletével kezdődött (1945. november 15-én) és a dokumentum 1946. március 1-jén lépett hatályba. Az első erőket az amerikaiak „Border Police” néven állították fel. A szervezet 1947. március 15-én kapta meg a teljes felelősséget a határőrizetért, de a szövetséges szállítmányok ellenőrzése továbbra is amerikai kézben maradt.

1952-ben adták ki a bajor rendőrszervezeti törvényt. Ennek 34–41. szakaszában szabályozták a határrendőrséget. Feladata lett a határőrizet, a határforgalom ellenőrzése, személyek átadása, átvétele az államhatáron, a személyforgalom ellenőrzése a repülőtereken. Az NSZK alkotmányának hatályba lépésekor ütközött a korábbi szabályozás az új okmánnyal, mivel az állam határaitra vonatkozó törvények meghozatala átkerült szövetségi hatáskörbe (Alkotmány 73. cikk 1. szakasz 5. pont). Mindezek miatt 1953-ban a szövetségi belügyminisztérium igazgatási egyezményt kötött a bajor kormánnyal, mivel a tartomány nem kívánt lemondani a határellenőrzésről. A háborút követően ez volt az egyetlen tartomány az NSZK-ban, amely saját határrendőrséget működtetett.

1998-ig önálló bajor határrendőrség tevékenykedett a tartományban. Érdekesség, hogy az 1951-ben alapított Szövetségi Határőrségnek ebben az országgrészben nem adták át akkor a határőrizeti és határforgalmi feladatok ellátását. A vámőrség például 1947/49 folyamán átkerült a szövetségi pénzügyi igazgatáshoz. A legfontosabb határszakaszok a cseh és az NDK határok lettek. A határrendőrség felderítő tevékenységet is folytatott, és 1968-tól határmegbízotti rendszert működtetett az államhatáron történt események rendezése és a szomszédos országok biztonsági szerveivel történő kapcsolattartás céljából. Különleges, hogy 1960-tól szakaszosan átvette az államhatártól 30 km-es mélységig nyúló sávban az általános rendőrségi feladatok ellátását. Létszáma 1.800 főről 3.200 főre emelkedett. Belső felépítésében őrsők, határforgalmi kirendeltségek és az elnökség (főkapitányság) törzse működött.

A bajor tartományi rendőrség ekkor szervezetiileg főkapitányságokra (elnökségekre) tagozódott – megyei, készenléti, határrendőrségi – megnevezéssel.

<sup>17</sup> Die Bayerische Polizei. (2020). *Spezialaufgabe Grenzschutz: Die Bayerische Grenzpolizei (bis 31.03.1998)*. <https://www.polizei.bayern.de/wir-ueber-uns/geschichte/001862/index.html>

A külső változások ezt a szervezetet is elérték. 1990-ben a német egység megteremtésével levonult az NDK államhatárról. 1998-ban megszűnt a határellenőrzés az osztrák szakaszon, ez vezetett a feloszlásához, mint önálló kötelék. A megmaradt feladatok ellátását a tartományi rendőrség és a tartományi bünyügyi hivatal vette át.

Az újjászervezést az új tartományi miniszterelnök kezdeményezte 2018-ban, 500 fővel és 160 szolgálati járművel. 2018. július 2-án kezdtek dolgozni, végül is 1000 fős állománnyal. Alapvetően mélységi ellenőrzéseket hajtanak végre, és egyes repülőtereken határforgalom-ellenőrzést. A névleg újjáalapított határrendőrség vezető szerve a bajor Határrendőrségi Igazgatóság az alsó-bajor rendőr elnökség állományába tartozik 2023 óta. A szervezet 1 igazgatóság, 9 felügyelőség, 4 őrs, 6 csoport, ezek lényegében a korábbi rendőri egységek átnevezésével keletkeztek, és az igazgatóság „csak” szakfelügyeletet gyakorol a szervezeti elemek fölött, azok más rendőrkapitányságok állományába illeszkednek.

Münchenben a Szövetségi Rendőrséghez tartozik a légiutasok ellenőrzése, a többi repülőtér a bajorokhoz, 9 civil repülőtér működik határforgalommal, a nem schengeni forgalom számára megnyitva, a schengeni terület elhagyása, illetve ideérkezés céljából. Nürnberg és Memmingen repülőtereken a forgalom 6 millió utas évente, az ellenőrzést a nürnbergi határrendőrségi felügyelőség végzi,

Az új rendszer „Határrendőrségi Körözőszolgálat” néven fut (grenzpolizeilicher Fahndungsdienst). Nem hajt végre ellenőrzést a határokon, fő cél az illegális migráció és az államhatáron átnyúló bűnözés, a lopott gépjárművek felfedése. A határtérségben a látható rendőrségre törekednek, azaz erős járőrözésre. Valójában tehát ez a határrendőrség már nem a régi, mivel alapvetően mélységi térségben tevékenykedik.

Az 1998-as megszüntetés módja, következményei nagyon érdekelték a magyar határőrség vezetését. Az eseményeket több tanulmányúton vizsgálták, keresték a hasznosítható megoldásokat. Átvenni lényegében nem lehetett semmi jelentős változatot a magyarországi hátrányos viszonyok miatt. A bajor tartományi kormány olyan szabályozást alkalmazott, amilyen Magyarországon szóba sem jött. Néhány az alkalmazott szempontokból, kitételekből:

- a határrendőrség állományából senkit sem lehet arra kényszeríteni, hogy nyugdíjba menjen, elhagyja a szervezetet (rendőrséget), vagy hogy lakóhelyet kelljen változtatnia,
- senkinek sem csökkenhet a fizetése.

Az autópálya-átkelőhelyeket egyszerűen átszervezték autópálya-rendőrőrsöknek, és az útlevélkezelők a továbbiakban az autópályán járőröztek. A következő öt évben sokszorosára nőtt a felfedett hamisított dokumentumok száma, hiszen a járőrök eredetileg erre lettek kiképezve. Néhány év múlva, mivel már nem folytak ilyen jellegű továbbképzések, a felderítések aránya is csökkenni kezdett.



Hasonló, mondhatjuk humánus eljárást alkalmaztak a határrendőrörsök esetében is. Egyszerűen áttették az állományukat a mellettük lévő rendőrörs állományába. Ezzel az érintett szervezet 20 fős létszáma a 25 fő új érkezővel 45 főre nőtt, de ez nem okozott problémát, a lényeg, hogy mindenki a lakóhelyén maradhatott.<sup>18</sup> Ennél a megoldásnál természetesen közrejátszott az a tény (is), hogy mindkét szervezet a megszűnő és a maradó egyaránt rendőri kötelék volt.

#### 4. Az osztrák hadsereg határőrizetet segítő alkalmazása<sup>19</sup>

Ausztria 1995. április 28-án írta alá a Schengeni megállapodást, és 1997. december 1-jével lett teljes jogú tag.<sup>20</sup> Az ország csatlakozása a schengeni térséghez az osztrák államhatárok egy részét schengeni külső határrá változtatta, azok fokozott őrzési kötelezettségével, viszont az ország nem rendelkezett az ehhez szükséges megfelelő létszámú és speciális felszereltségű határőr, vagy rendőrierőkkel. Abeindulthatársértési hullám kezelésére 1990-ben új eszközökhöz kellett nyúlni. 1990 szeptember 4-én a belügyminiszter kérésére, javaslatára, a kormány egyhangú döntéssel határozott a Szövetségi Haderő határőrizeti alkalmazásáról 10 hetes időszakra.

Az érintett terület Burgenlandban Deutsch Jahrdorf és Lockenhaus közötti határszakasz lett. Szeptember 17-től a bevetési területet északi irányba a Dunáig kiterjesztették. Hat héttel később a kormány elrendelte a katonaság alkalmazásának további 26 hetes meghosszabbítását, amelyet 1991. február 26-án az év végéig újra hosszabbítottak. A határsértések növekvő száma<sup>21</sup> okán 1991. október 25-én az addig a katonaság által még nem őrzött területen a már meglévő „Észak” és „Középső” őrzési szakaszok mellé kialakították a „Déli” szakaszt Lockenhaus és a délnyugati hármashatár között. 1991 decemberében a katonaság alkalmazásának újabb hosszabbítása következett a következő év decemberéig, majd pedig 2002 végéig.

A magyar államhatár hossza 354 km. Az alsó-ausztriai határtérséget is figyelembe véve a hadsereg 380 kilométert őrzött. 1999-ben a biztosított határszakaszt Szlovákia határán a March folyó vonalában 74 kilométerrel bővítették a vízi határszakaszon. Mindez azt jelenti, hogy a katonák végül 470 kilométer hosszúságú osztrák uniós külső határt őriztek, Hohenau an der March-tól (Alsó-Ausztria, osztrák-cseh-szlovák hármashatár), Jennersdorf-ig (Burgenland, osztrák-szlovén-magyar hármashatár).

<sup>18</sup> Majd szép lassan természetes úton visszakopik a létszám az eredetire, addig pedig marad így, mondták nekem egy tájékoztatón. Nagyon tetszett ez a szemlélet.

<sup>19</sup> Osztrák katonák alkalmazása az államhatáron: Bundesministerium für Landesverteidigung. *11 Jahre Grenzraumüberwachung - eine Chronologie*. <https://www.bmlv.gv.at/cms/artikel.php?ID=2083>

<sup>20</sup> Sallai, J. (1995). Szomszédok - határőrszemmel: Ausztria. *Belügyi Szemle*, 33(1), 114–117.

<sup>21</sup> Ritecz, Gy. (2002). Migration Geography and the Evaluation of Border-Guard Statistic Data in Central Europe. In I. Süli-Zakar (Szerk.), *Borders and Cross-border Co-operations in the Central European Transformation Countries* (306–321). Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi kiadója.

Átlagosan egyidőben, turnusszerűen 1.700–1.900 katona teljesített szolgálatot. 1993. augusztus és október között létszámcsökkentéssel kísérleteztek, 1.500 főt állományban tartva. Első fázisban a vezetésben és az ellátásban, kiszolgálásban résztvevők számát minimalizálták. A tényleges végrehajtók létszáma nem változott. A vezetés és logisztika feladatait a burgenlandi katonai parancsnokságnak adták át. Ezzel a megoldással egy költséghatékonyabb megoldás született, és a polgári hatóságokkal is egyszerűbbé vált az együttműködés. Az 1994. áprilisi turnusváltásnál a vezetési struktúrát tovább egyszerűsítették, két támogató parancsnokság, „Észak” és „Dél” létrehozásával; mindegyikhez 3-3 támogató század<sup>22</sup> tartozott. 1997. februárban a magyar államhatáron tevékenykedő erőket 400 fővel megerősítették, ezzel a váltások létszámát 2.030 főre emelték, ismét elérve az 1994 előtti szintet. Ez a létszámemelés tette lehetővé a zöldhatárőrizetre vonatkozó schengeni követelmények teljesítését.

Egyidejűleg a hadsereg helikopterek alkalmazása mellett döntött. A bevetett légijárműveket, Alouette III és OH-58 típusúakat, a határőrizethez szükséges speciális eszközökkel szerelték fel. Próbaalkalmazásukat követően 1997. szeptembertől két kiszolgáló támaszpontot hoztak létre: Allentsteigban az északi, Punitzban a déli bevetési szakaszok részére. 1999. szeptemberben a belügyminiszter és a védelmi miniszter megegyezett, hogy az alkalmazást a szlovák vízi határszakaszra, a March folyó vonalára is kiterjesztik, és ide 140-170 főt küldenek, az első csoport 200 fős lett. Így a hathetes turnusok létszáma 2.200 katonából állt.

2001. november 2-ig 56.940 határsértőt fogtak el a katonák. Az egyéves időszakokra szeptembertől szeptemberig lebontva az elfogások az alábbiak szerint alakultak:

| Terminus        | Elfogott határsértők száma (fő) |
|-----------------|---------------------------------|
| 1990/1991       | 9 455                           |
| 1991/1992       | 9 708                           |
| 1992/1993       | 5 269                           |
| 1993/1994       | 3 861                           |
| 1994/1995       | 3 659                           |
| 1995/1996       | 5 045                           |
| 1996/1997       | 5 483                           |
| 1997/1998       | 5 859                           |
| 1998/1999       | 7 831                           |
| 1999/2000       | 7 021                           |
| 2000/2001       | 9 752                           |
| 2001 novemberig | 2 089                           |

1. táblázat: Az osztrák határőrizeti szervek által elfogott határsértők 1990. szeptember és 2001. november között

<sup>22</sup> Assistenzkompanie.



Az elfogottak közel 100 országból származtak, a legnagyobb számban (csökkenő sorrendben) román, afganisztáni, a valamikori Jugoszláviából származó, iraki, török, pakisztáni állampolgársággal.

A hadsereg vezetésének becslése szerint a katonaság alkalmazásának az elfogott létszám többszörösét érintő visszatartó ereje lehetett. 2001. novemberéig 232.000 katona teljesített határőrizeti szolgálatot, 126 váltásban. Az elfogások többsége éjszaka történt. A speciális katonai eszközök, éjjellátó készülékek jó szolgálatot tettek. A katonákat igénybe vették az átkelőhelyek biztosításában, tehervonatok, rakományok kutatásában, mélységi ellenőrző pontok működtetésében, gyakran a csendőrség tagjaival közösen. Órították, szükség szerint szállították, étkeztették az elfogottakat.

2007. decemberben Szlovákia és Magyarország csatlakozott a schengeni térségbe. Ezzel megszűnt az eredeti határőrizeti igénybevétel lehetősége, hiszen azt az egyezmény a schengeni belső államhatáron korlátozta. Új néven kezdődött az úgynevezett „biztonságpolitikai alkalmazás”, már mélységben, a rendőrség támogatására járőrök, ellenőrző pontok bevetésével, 1.500 katonával. 2011. december 15-én ez az alkalmazás is megszűnt.

Az újabb tevékenységet a 2015. évi nagy migrációs menekülthullám váltotta ki.<sup>23</sup> A tevékenység kódneve „Migration”<sup>24</sup> lett, és kiterjedt a teljes magyar államhatárra, valamint egy-egy rövid szlovák és szlovén határszakaszra, összesen 370 kilométer hosszan. Az alkalmazási módszer a korábbiakhoz hasonló volt. Az igénybe vett erők, eszközök, módszerek nagyságát, jellegét a mindenkori helyzethez igazították. Hivatásos, tartalékos<sup>25</sup> és sorkatonákat vontak be. A sorállományt annak ellenére alkalmazták, hogy a hathónapos sorkatonai szolgálatban a háromhónapos határrendészeti szolgálat megakadályozta a báziskiképzés 2. és 3. szakaszának végrehajtását, pedig ez az alapja, előfeltétele a hivatásos jelölti felkészítésnek.

Az alkalmazás ezen új szakaszában nagyobb szerep jutott a földi radarok („Beagle”), infravörös felderítő eszközök és a drónok használatának.

<sup>23</sup> Ritecz, Gy., & Sallai, J. (2015). *A Migráció trendjei, okai és kezelésének lehetősége*. Hanns Seidel Alapítvány.

<sup>24</sup> Keusch, G. (2024). *Assistenzeinsatz „Migration” NEU*. Truppendienst. <https://www.truppendienst.com/themen/beitraege/artikel/assistenzeinsatz-migration-neu-1>

<sup>25</sup> Milizsoldat

## Záró gondolatok

A Schengeni végrehajtási egyezmény elfogadása idején szerintem még nem gondoltak az illetékes kormányok arra, milyen radikális változások következhetnek be a határőrizeti helyzetben. Németország vezetése hosszú távra átgondolva alakította a határőrizetben illetékes rendőrségei sorsát. A hazaitól eltérő közigazgatási viszonyok lehetővé tették szövetségi szinten a régi határőrség „felbruttósítását”, új feladatokkal történő megbízását és az állomány létszámának emelését, jogosultságának bővítését. A lényegesen kisebb Bajor Határrendőrség esetében már a megszüntetést választották. Bár később inkább politikai, mint szakmai okokból ismételten létrehozták, már nem a régi önálló szervezéssel és a tartomány mélységében történő alkalmazással.

Ausztria másik megoldást választott. Mivel nem volt önálló határőrizeti rendeltetésű szervezete, és a rendőri létszám viszonylag alacsony volt egy komoly átcsoportosításhoz, értelemszerűen maradt a katonaság. A Szövetségi Haderő támogató alkalmazása 1990–2024 között ugyan időbeni megszakítással, de hatékonyan zajlott.

## Felhasznált irodalom

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2016). *Luftverkehr bildet heute einen wichtigen Teil der modernen Verkehrsinfrastruktur*. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Luft/Luftverkehr/luftverkehr.html#:~:text=Das%20Passagieraufkommen%20an%20den%20deutschen,Niveau%20vor%20der%20Wiedervereinigung%20gesunken>. (2025.04.14.)

Bundesministerium für Landesverteidigung. *11 Jahre Grenzraumüberwachung - eine Chronologie*. <https://www.bmlv.gv.at/cms/artikel.php?ID=2083> (2025.04.14.)

Bundespolizei. *Einreise in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland über See*. [https://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/01Maritime-Sicherheit-weltweit/Einreise-ueber-See/Einreise-ueber-See\\_node.html](https://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/01Maritime-Sicherheit-weltweit/Einreise-ueber-See/Einreise-ueber-See_node.html) (2025.04.14.)

Destatis Statistisches Bundesamt. *Gemeinsame Grenzen Deutschlands mit den Anliegerstaaten*. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Tabellen/gemeinsame-grenzen-deutschlands.html> (2025.04.14.)

Die Bayerische Polizei. (2020). *Spezialaufgabe Grenzschutz: Die Bayerische Grenzpolizei (bis 31.03.1998)*. <https://www.polizei.bayern.de/wir-ueber-uns/geschichte/001862/index.html> (2025.04.14.)

EUR-Lex (2021). *Sechs Meilensteine in der Geschichte der Bundespolizei*. <https://www.komm-zur-bundespolizei.de/sechs-meilensteine-in-der-geschichte-der-bundespolizei/> (2025.04.14.)

EUR-Lex. *Sicherheit im Seeverkehr: Hafenstaatkontrolle*. <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/maritime-safety-port-state-control.html?fromSummary=32> (2025. 04. 14.)



A német rendőrségek, az osztrák katonaság Schengen tükrében  
Fórizs Sándor

- Fórizs, S. (2015). Gondolatok Németország rendőrségi rendszeréről. *Belügyi Szemle*, 63(10), 47–64. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2015.10.4>
- Fórizs, S. (2024). A német rendőrségek irányítási rendszere. *Belügyi Szemle*, 72(7), 1241–1256. <https://doi.org/10.38146/bsz-ajia.2024.v72.i7.pp1241-1256>
- Földes, K., & Sallai, J. (2002). A schengeni határhoz kapcsolódó bűnügyi statisztikai adatok Ausztriából és Németországból. *Belügyi Szemle*, 50(9), 78–88.
- Keusch, G. (2024). *Assistenzeinsatz „Migration” NEU*. Truppendienst. <https://www.truppendienst.com/themen/beitraege/artikel/assistenzeinsatz-migration-neu-1> (2025.04.14.)
- Khan, D-E. (2004). *Die deutschen Staatsgrenzen: Rechtshistorische Grundlagen und offene Rechtsfragen*. Mohr Siebeck.
- Ritecz, Gy. (2002). Migration Geography and the Evaluation of Border-Guard Statistic Data in Central Europe. In I. Süli-Zakar (Szerk.), *Borders and Cross-border Co-operations in the Central European Transformation Countries* (306–321). Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi kiadója.
- Ritecz, Gy. (2017). Határőrizet a rendszerváltástól napjainkig. In L. Pósn, L. Veszprémy, J. Boda, & J. Isaszegi (Szerk.), *Őrzők, vigyázatok a határra! Határvédelem, határőrizet, határvasdások a középkortól napjainkig* (642–673). Zrínyi Kiadó.
- Ritecz, Gy., & Sallai, J. (2015). *A Migráció trendjei, okai és kezelésének lehetősége*. Hanns Seidel Alapítvány.
- Sallai, J. (1995). Szomszédok - határőrszemmel: Ausztria. *Belügyi Szemle*, 33(1), 114–117.
- Sallai, J. (2003). Németország és Ausztria schengeni tapasztalatai. *Magyar Közigazgatás*, 53(10), 612–616.



GYELNÍK TEODOR  
OCSKAY GYULA  
VÁJLOK LÁSZLÓ (SZERK.)

# SCHENGEN 40 – 35 – 30 JUBILEUMI TANULMÁNYKÖTET

Határon Átnyúló Kezdeményezések  
Közép-európai Segítő Szolgálat,  
Határőr Kultúráért Alapítvány

Budapest  
2025

