

Positionspapier der SDN: „Schaffung einer Deutschen Küstenwache“

Ausgangslage

Das Katastrophenmanagement beim Brand der „Pallas“ hat wegen des Nebeneinanders der Rettungskräfte des Bundes und der Länder schwere Organisationsmängel aufgezeigt. Als Konsequenz haben SDN und die Grobecker-Kommission die Zusammenfassung der seegehenden Kräfte des Bundes und der Küstenländer zu einer Küstenwache als eigenständige Organisationseinheit mit monokratischem Aufbau gefordert.

Neue Strukturen: Einrichtung

- des Havariekommandos (HK)
- des Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) mit gemeinsamem Lagezentrum (GLZ)
- WSP-Leitstelle der Küstenländer
- der Bundesleitstelle (BLS)
- Kooperation zwischen Bundespolizei (BPol) und Zoll

Bewertung der Wirksamkeit der neuen Strukturen:

Das MSZ:

- Die Einrichtung des MSZ erfordert einen hohen 2-stelligen Millionenbetrag
- Zusätzliche Dienstposten der 4 vertretenen Bundesbehörden, der Wasserschutzpolizeien
- Schnelle behördenübergreifende Entscheidungen werden wegen fehlender Regelungen (Betriebskonzept), strittiger Zuständigkeiten und unveränderter Führungsstrukturen erschwert.
- nur marginale Synergien erkennbar
- das Verhältnis von Aufwendungen zu Ertrag ist unverhältnismäßig

das HK:

- Das Havariekommando verfügt über keinerlei Durchgriffsrecht auf Einsatzmittel der Behörden
- Behörden reklamieren einen Selbstvorbehalt
- Aufgaben von Safety und Security sind vermischt, da der PoC von der WSV/ BLZ betrieben wird
- Beschränkung auf komplexe Schadenslagen (die erfolgreich gemeistert werden)
- Organleihe kann nicht zur Kompetenzleihe, die Amtshilfe nicht zur „Führungshilfe“ umgedeutet werden

Die BLS:

- Ausweitungen gemischter Besatzungen, wie von BPOL und ZOLL betrieben, konnten sinnvoll auf die Schiffe der Fischereiaufsicht und Wasserschiffahrtsverwaltungen nicht ausgeweitet werden. Weder BMEL noch BMVI haben sich in diese Konzeption eingebracht
- Die Entwicklung eines gemeinsamen Einsatzkonzeptes, die Zusammenführung der Aus- und Fortbildung sowie die Nachwuchsgewinnung, die Zentralisierung der Bereederung von Technik, Logistik, Instandhaltung und Beschaffung erweisen sich im täglichen Alltagsbetrieb als unzureichend, weil weiterhin alle Behörden ihre Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten behalten
- BLS ist eine zusätzliche Ebene ohne Ausstattung mit Kompetenzen und Unterbau
- Keine Leitungsfunktion
- HK nicht in BLS integriert

Zusammenarbeit BPol und Zoll:

- Gemeinsame Einsatzkonzeption
- im schiffstechnischen Bereich Einspareffekte

Wachsende Aufgaben und Probleme:

- Der Seeverkehr an Zahl und Größe der Schiffe nimmt zu (vgl. die Seeverkehrsprognose 2030 von MWP, IHS, Uniconsult, Fraunhofer CML).
- Offshore-Windfarmen entstehen. Beim Bau und Betrieb werden mehrere tausend Beschäftigte vor der Küste Gefahren ausgesetzt sein. Die Schiffsverkehre mit Arbeitsschiffen und die Wahrscheinlichkeit von Unfällen auf den Anlagen nehmen zu.
- Es fehlt an ausreichenden verkehrslenkenden Maßnahmen
- Die Radikalisierung islamischer Gruppen steht an der Schwelle zu einem Kulturkampf. Angriffe auf den Seeverkehr und die maritime Struktur gehören zu den realistischen Szenarien.
- Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit der EMSA erfordert eine nationale Organisation.
- Die Seeraumüberwachung ist auf das küstennahe Umfeld beschränkt.
- Das Aufkommen an Kreuzfahrtschiffen in Nord- und Ostsee nimmt zu.
- Das zunehmende Defizit bei der Gewinnung von fachlich versiertem Nachwuchs führt vermehrt dazu, dass Dienstposten entweder nicht oder nur mit eingeschränkt befähigtem Personal besetzt werden können
- Keine der Rechtsfiguren rechtfertigt daher eine einheitliche Einsatzführung von Bundes- und Landeskräften
- Die auf See tätigen Wasserschutzpolizeien sind teilweise personell erheblich reduziert worden (Nds), oder es steht ihnen eine bedeutende Dienstpostenstreichung unmittelbar bevor (S-H). Damit ist fraglich, ob der schiffahrtspolizeiliche Vollzug noch gewährleistet werden kann.
- Das BMVI hat es bisher versäumt, dafür einen Mindeststandard vorzugeben. Zudem sind die Landesgrenzen auf See teilweise nicht definiert, so dass die WSP'en untereinander örtliche Zuständigkeitsvereinbarungen treffen mussten.

Lösungsansatz:

- Für Gefahrenabwehr und Strafverfolgung auf See darf es ausschließlich einen Ansprechpartner des Bundes geben
- Die maritimen Einsatzmittel müssen aus einer Hand bereedert werden, um Einsparpotentiale zu realisieren
- Personalgewinnung, Ausbildung und Personaleinsatzes müssen zusammengeführt werden
- Schnittstellen zwischen den beteiligten Bundesbehörden und gegenüber den Küstenländern müssen minimiert, besser aufgehoben werden
- Safety- und Securityaufgaben sind zu bereinigen
- Die strukturelle Vielfalt ist durch Bildung einer Struktur mit monokratischem Aufbau sowie Verantwortungs- und Führungskompetenz zu ersetzen, in die das HK integriert ist

Die Küstenwache

CDU, CSU und FDP haben im Koalitionsvertrag 2009 vereinbart:

„Mit der späteren Zielsetzung des Aufbaus einer Nationalen Küstenwache wollen wir zunächst die Kompetenzen der gegenwärtig am Küstenschutz beteiligten Bundesbehörden zusammenführen.“

Ähnliche Ziele wurden auch bereits von der SPD und Bündnis 90 den Grünen postuliert.

Mehr denn je erfordern die wachsenden Aufgaben und Probleme die beharrliche Abarbeitung des Beschlusses von 2009.

In einem ersten Schritt sind die Vollzugskräfte des Bundes zu einer „BundesKüstenwache“ zusammen zu fassen. Die Vorteile der Kosteneinsparung auf Bundesebene hinsichtlich Personal und Material und gleichzeitigem Nutzen von Synergieeffekten und einer straffen und mit wenigen Schnittstellen versehenen Deutschen Küstenwache sind:

- alle Kräfte dauerhaft in einheitlicher Struktur
- daraus alle bestehenden Aufgaben wahrnehmen
- effizientes Zusammenspiel wird dann Gewohnheit
- Klare Weisungsstränge für alle selbstverständlich
- Sicherung von Professionalität und Schlagkraft von Anfang an

Sicherheitspolitischer Mehrwert:

- Abwehr aller maritim bedingter Gefahren bei sachlich und örtlicher Zuständigkeit mit gesicherter Rechtsgrundlage für Deutsche Marine
- eine zentrale nationale und internationale Ansprech- und Meldestelle für die Schifffahrt und Behörden sowie EU

- Professionelles Krisenmanagement aus einem Guss mit einheitlicher Führung, umfassende Verantwortlichkeit
- Zugriff auf Suborganisationen
- Kurze Reaktion
- Kostengünstiges Einsatzmanagement, schlanke Verwaltung einheitliche Standards und Einsatzgrundsätze
- Effektive Personalverwaltung und Beschaffungswesen
- Vermeidung von Doppelarbeit

Eine Bundesküstenwache mit dem HK als integralem Bestandteil kann durch einen Kabinettsbeschluss ins Leben gerufen werden.

Eine „Nationale Küstenwache“, die die Kompetenzen der Länder einschließt, ist als zweiter Schritt durchzuführen. Sie erfordert eine Grundgesetzänderung.

Husum, 15. November 2014