



**Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.**

22. August2005

**„Cuxhavener Erklärung“  
zur  
Gründung einer  
Deutschen Küstenwache**

## **Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.**

### **Einleitung:**

Seit Jahren fordert die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) die Einrichtung einer Deutschen Küstenwache „KW“. Nach der Havarie der Pallas im Jahre 1998 hat das Expertengremium in der so genannten „Grobecker Studie“ diese Forderung der SDN unterstützt und die Einrichtung einer „Seewache“ vorgeschlagen, die inhaltlich mit der „KW“ der SDN identisch ist. Seitdem sind kleine Schritte zu mehr Seesicherheit geschehen. Zu einem echten Durchbruch für die Einrichtung einer „KW“ ist es bisher aber nicht gekommen. In Arbeitskreisen der Verwaltungen wurde das Thema zerredet und die Politik fand in der Verwaltung bislang keine Partner, diesen Prozess zügig voran zu treiben. Ressortegoismus und Besitzstandswahrung haben die Umsetzung der in der Grobecker Studie enthaltenen Reformansätze erfolgreich verhindert und blockieren inzwischen sogar den weiteren Aufbau des Havariekommandos in Cuxhaven.

Daher hat es sich die SDN zur Aufgabe gemacht, diesen Prozess erneut anzustoßen. Nach Durchführung eines viel beachteten Kolloquiums zu diesem Thema am 11.02.2005 in Cuxhaven wendet sich die SDN mit dieser Ausarbeitung an die Abgeordneten des Bundestages und die zuständigen Minister, damit eine verbindliche politische Entscheidung für die Bildung einer Deutschen Küstenwache „KW“ getroffen wird

### **Lage/Analyse Seeverkehr**

#### **Nordsee**

Die Seefahrt auf der Nordsee ist gekennzeichnet durch ein hohes Handelsschiffsaufkommen auf drei Hauptschiffahrtswegen für den Überseeverkehr und eine intensive internationale Fischerei.

Die Überseehäfen Emden, Wilhelmshaven (zukünftiger Tiefwasserhafen), Bremerhaven, Bremen, Hamburg mit ihren wirtschaftlichen Aktivitäten sowie die Zufahrt zum Nord-Ostsee-Kanal für den Skandinavien/Baltikum-Verkehr sind Ausgangs- und Endpunkt eines regen Schiffsverkehrs. Darüber hinaus führt eine gut ausgebaute Hafenlogistik entlang der gesamten Küste für kleinere Fahrzeuge, Fischerei und die Sportschiffahrt zu einem zusätzlichen hohen Verkehrsaufkommen.

Die zunehmende Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs ergibt sich aus der linearen Zunahme des Frachtverkehrs in Anzahl und Größe der Schiffseinheiten. (Verdoppelung bis 2015 gegenüber 2003 erwartet) in der Nordsee. Neben der Erhöhung des Anteils von Großcontainerschiffen steigt das Gefahrenpotential insbesondere durch die Zunahme von Großtankern sowie Gefahrgut- und Nukleartransporten. Hinzu kommen die steigende Zahl von Kreuzfahrtschiffen, von Substandardschiffen und der starke Fischereiverkehr.

Insbesondere werden aber die geplanten Offshore Windfarmen ein zusätzliches Kollisionsrisiko darstellen.

Weil die Verkehrssicherheit in der Deutschen Bucht wegen der Konzentration von Schiffsbewegungen besonders bedroht ist, wurden nach internationalen Bestimmungen Verkehrstrennungsgebiete sowie eine Precautionary Area<sup>1</sup> eingerichtet und der Schifffahrt Auflagen für die Benutzung sowie Rechtsfolgen bei Nichtbeachtung vorgegeben.

---

<sup>1</sup> Verkehrsknotenbereiche in besonders gefährdeten Seebereichen mit speziellen Verkehrsvorschriften

## **Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.**

Das Wattenmeer der drei Nordseeanrainerstaaten wurde zu einer „Particular Sensitive Sea Area“ im Rahmen der IMO-Bestimmungen erklärt. Dies fordert von der Schifffahrt einen besonders sensiblen Umgang nicht nur innerhalb, sondern im Vorfeld des Gebietes, um jedwede Gefährdung zu vermeiden.

Die von Schiffen ausgehende Umweltkriminalität besteht im Wesentlichen aus der illegalen Einleitung von schädlichen Stoffen. Die Einleitungen konzentrieren sich auf die Schifffahrtswege und Reeden. Daher wurde die Nordsee zu einem Sondergebiet im Sinne des MARPOL-Gesetzes Annex 1 und 5 erklärt.

### **Ostsee**

Die Seefahrt auf der Ostsee ist gekennzeichnet durch ein hohes Schiffsaufkommen mit ausgeprägten Verkehrsströmen in West-Ost- bzw. Ost-West-Richtung sowie das Durchlaufen von täglich ca. 5 Großtankern (70.000 - 100.000 t), ca. 15 Containerschiffen, Gefahrgut transportierenden Schiffen, Massengutfrachtern (> 100.000 t) und Nukleartransporte. Ferner gibt es eine saisonbedingte Zunahme des Seeverkehrs durch die Fischerei und Vergnügungsschifffahrt und eine Konzentration von Fracht- und Passagierfähren auf Routen in West-Ost und Süd-Nord-Richtung (bis zu ca. 400 Abfahrten täglich).

Der Schiffsverkehr nimmt entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung der baltischen Staaten und Russlands seit 1990 ständig zu. Die Schiffsbewegungen konzentrieren sich insbesondere in der Meerenge „Kadetrinne“ sowie in der Lübecker und Kieler Bucht. Meerengen wie Kadetrinne und Fehmarnbelt kanalisieren den Schiffsverkehr. Das Gefahrenpotential für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs sowie der Küstenregionen ergibt sich vorrangig aus:

- den die Hauptschifffahrtsrouten kreuzenden Linienverkehren mit Ro/Ro-Schiffen, die teilweise mit gefährlichen Gütern beladen sind
- der besonderen Gefährdungslage in der Kadetrinne durch tiefgehende Schiffe
- einem verdichteten Seeverkehr auf den Schifffahrtsrouten
- den sich ständig im Einsatzraum befindlichen Großtankern, Nukleartransporten, Passagierschiffen und Gefahrguttransporten
- der Zunahme des Anlaufens von Kreuzfahrtschiffen
- der Zunahme von Einhüllentankern, die russische Häfen anlaufen.

Die Kadetrinne ist im Hinblick auf das Risiko von Havarien tiefgehender Schiffe, vorwiegend Tankern, besonders bedroht und bildet einen Einsatzschwerpunkt für die schifffahrtspolizeiliche Überwachung. Auch die Ostsee ist ein Sondergebiet im Sinne des MARPOL-Gesetzes.

### **Fazit**

Die Gefahrenpotentiale durch den Seeverkehr werden weiter wachsen. Zu den Verkehrsballungsräumen vor der deutschen Küste zählen insbesondere die Deutsche Bucht (65.000 meldepflichtige Seeschiffe pro Jahr), hier insbesondere die Verkehrstrennungsgebiete, die Jade-, Weser- und die Elbeansteuerung, der Nord-Ostsee-Kanal (ca. 40.000 Passagen jährlich) und die westliche Ostsee mit dem Fehmarnbelt, der Kieler Bucht, der Lübecker Bucht und die Kadetrinne (hier allein 60.000 Durchfahrten jährlich). Die Öltransporte durch deutsche Gewässer sollen von derzeit ca. 80 Mio. t auf voraussichtlich 180 Mio. t durch den Ausbau der russischen Hafenwirtschaft steigen. Da die Ökosysteme von Nord- und Ostsee hochsensibel sind, sind Schiffssicherheit und maritimer Umweltschutz eng miteinander ver-

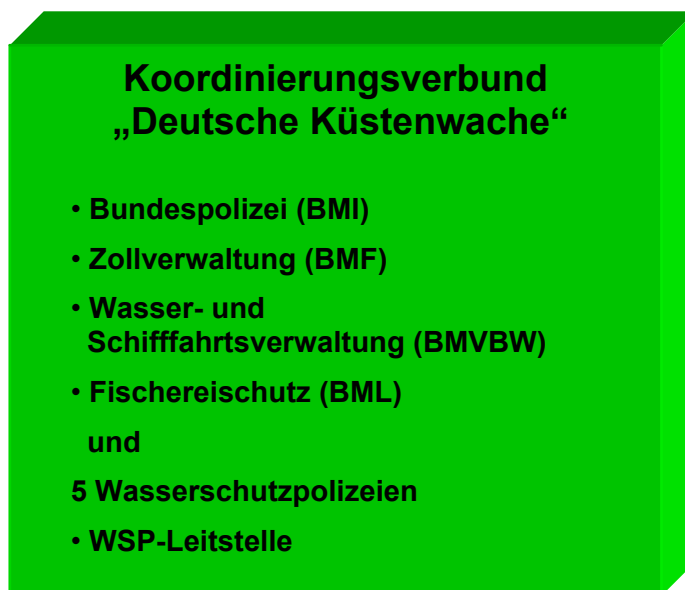
## **Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.**

bunden. Mit der Zunahme dieser Schiffsbewegungen und Öltransporte steigt das Risiko für Havarien mit gravierenden Auswirkungen für Ökologie und Wirtschaft der deutschen Küstenregionen. Statistisch gesehen entfallen bereits heute auf 100.000 Schiffsbewegungen 3 bis 4 Unfälle. Die Durchsetzung schiffahrtspolizeilicher Gebote, havarievermeidender und -beherrschender Maßnahmen in Nord- und Ostsee werden daher weiter an Bedeutung zunehmen.

Ebenso erfordert die Überwachung und Sicherung der Grenzen aus polizeilicher und zollrechtlicher Sicht aufgrund der heute globalisierten Warenströme und EU-Erweiterung eine hohe Aufmerksamkeit. Auch die Aktivitäten auf dem Gebiet des internationalen Terrorismus müssen in die Beurteilung der Lage einbezogen werden.

### **Organisation derzeitige „Küstenwachorganisation“**

Die schiffahrts-, umwelt-, polizeilichen sowie und zollrechtlichen Vollzugsaufgaben sind derzeit auf 4 Bundesministerien und die fünf Wasserschutzpolizeien der norddeutschen Küstländer verteilt.



Da die Aufgaben getrennt nach Fachressorts neben und nicht miteinander durchgeführt werden, ergeben sich hohe Kosten für Bund und Länder bei vergleichsweise geringer Effektivität. Die technische Ausstattung entspricht nicht durchgehend dem Stand der Technik. Die Ausrüstung für Kommunikation ist unterschiedlich und nicht durchgängig kompatibel. Die Durchführung der „Bürgerfreundlichkeit im Küstenmeer“ wird unterschiedlich behandelt. Mit Ausnahme der Abstimmung von Streifenplänen findet kaum eine Kooperation statt.

Diese bestehende Organisation in Form eines Koordinierungsverbundes Küstenwache ist im konkreten Einsatzfall nicht belastbar. Bei Havarien und Terroranschlägen besteht die berechtigte Befürchtung, dass diese Organisation wegen ihrer komplizierten Struktur, der geteilten Verantwortung und der fehlenden Führungsorganisation eine entsprechende Sonderlage

## Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

nicht bewältigen kann. Zudem können Lagen entstehen, in denen die Kräfte der Küstenwache und der Länder nicht ausreichen, so dass auf die Kräfte der Marine zurückgegriffen werden muss. Dies aber lässt das GG derzeit nicht zu.

Insbesondere fehlt es den Bundes- und Landesbehörden an eingespielten und aufeinander abgestimmte Einsatzverfahren im Rahmen einer sog. „Besonderen Aufbauorganisation“. Zudem ist zu befürchten, dass die Führungs- und Einsatzmittel sowie der Trainingsstand der Spezialeinheiten der Bundesländer auf die Bewältigung von Extremlagen auf See nicht hinreichend ausgerichtet sind. Derzeit obliegt es dem Zufall und dem Blick in die Seekarte, wer für die Abarbeitung einer der vorgenannten Szenarien zuständig ist.

Die Integration aller Vollzugsaufgaben des Bundes bei gleichzeitiger Zusammenfassung der Einsatzfahrzeuge von Bundespolizei, Zollverwaltung und Fischerei in einer „Seewache“ war eine der Kernaussagen der „Grobecker –Studie“. Bei ihrer Behandlung in den betroffenen Fachverwaltungen wurde diese Empfehlung wortreich zerredet und nicht umgesetzt. Die von der Experten der Grobecker Kommission empfohlene Bildung gemischter Besatzungen aus den unterschiedlichen Fachressorts an Bord der Überwachungsschiffe ist nicht zustande gekommen. Die Schiffe werden nach wie vor getrennt bereedert und strategisch eingesetzt. Die Küstenwachzentren in Cuxhaven und Neustadt sind nach wie vor keine echten Führungszentren, die in der – ersten und wichtigsten – Einsatzphase die erforderlichen Maßnahmen umsetzen können.

Die Strategien für den Alltagseinsatz werden nicht unter Berücksichtigung der insgesamt vorhandenen Ressourcen entwickelt und geplant. Sie dienen im Alltagsgeschäft allenfalls der gegenseitigen Tagesinformation über die vorgesehen Revierfahrten, die dann möglicherweise auch noch leicht modifiziert werden. Mit einer gemeinsamen Einsatzplanung hat das aber nichts zu tun. Dazu fehlen allein schon die technischen Voraussetzungen eines Lagezentrums.

Noch immer sind für eine effektive Arbeit im Havariekommando, das ein wichtiger Baustein der „KW“ ist, die dringend notwendige zentrale Unterbringung aller Mitarbeiter und der Aufbau einer für die Einsatzführung bei einem größeren Havariefall dringend benötigten modernen Einsatzleitzentrale nicht abschließend geregelt. Die erhebliche Personalfuktuation beim Havariekommando stellt ein zusätzliches Problem dar.

### Neue Organisation

Um diesen Mangel zu überwinden und eine den Zukunftsaufgaben der Überwachung der Meere sowie der Bekämpfung von Havarien und deren Auswirkungen auf unsere sensiblen Küsten gerecht zu werden sowie zur Abwehr terroristischer Angriffe ist es dringend erforderlich, eine monokratisch und straff geführte Deutsche Küstenwache „KW“ aufzubauen. Es gilt, in einem ersten Schritt die derzeit auf See im Vollzug tätigen Verbände der Bundesbehörden in eine einheitliche Organisationsform zusammenzuführen und unter eine einheitliche Führung zu stellen.

Diese „KW“ beginnt ihre Überwachungs- und Vollzugsaufgaben von der Grenze der Seefahrt bis zur seewärtigen Grenze der AWZ. Eine Trennung zwischen der Zuständigkeit für das Küstenmeer (Länder) und Hohe See (Bund) wird im operationellen Geschäft nicht vorgenommen. Die derzeit von den Ländern in diesem Gebiet wahrgenommenen polizeilichen Vollzugsaufgaben werden in Amtshilfe von der neuen Organisation wahrgenommen. Die elektronischen Radardaten/AIS sowie alle anderen für die Aufgabenwahrnehmung erforderlichen Informationen sind von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als Dienstleistung der Küstenwache zur ständigen Nutzung bereitzustellen, die zur Lagebeurteilung und im Falle von besonderen Lagen genutzt werden.

## **Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.**

Das Havariekommando (HK) ist mit seinen jetzigen Partnern in die „KW“ als Abteilung einzugliedern. Im Falle von Havarien oder nach Eintreten von Lagen gemäß § 9 des Vertrages zur Einführung des Havariekommandos führt das HK für die Dauer der Lage alle Einsatzkräfte der Küstenwache zur Beseitigung der Schadenslage. Mit Ausnahme der Schadstoffbekämpfung, die über das HK in die „KW“ integriert wird, sollen keine weiteren Aufgaben und Kräfte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in die „KW“ eingebunden werden.

Schnittstellen zur Deutschen Bundesmarine zur Unterstützung bei Sonderlagen und zur DGzRS sind einzurichten.

### **Personalausstattung**

Für diese Aufgabe bedarf es der Herausnahme des Personals der verschiedenen Vollzugsbehörden und Zusammenfassung in einer „KW“. Nach dem Aufbau sind weitere künftige Anforderungsprofile so auszulegen, dass ein Mehrfacheinsatz der Bediensteten grundsätzlich in mehreren Fachgebieten erreicht werden kann. Unter Nutzung der vorhandenen Einrichtungen soll daher künftig eine einheitliche Grundausbildung mit anschließender Spezialisierung durchgeführt werden.

### **Technische Ausstattung**

Die Ausrüstung der Flotte ist künftig dem Bedarf anzupassen. Da die Überwachungs- und Vollzugsaufgaben sowohl küstennahe- als auch küstenferne Einsatzmittel erfordern, sind vorhandene Boote und Teile der Hubschrauberflotte der Bundespolizei in die „KW“ einzubringen. Künftig ist eine dem differenzierten Aufgabenprofil angepasste Flotte zu entwickeln. Mit dieser Maßnahme wird eine deutliche Reduzierung gegenüber der derzeit existierenden Flotte bei gleicher Schlagkraft erreicht. Voraussetzung dafür ist aber die Ausrüstung nach dem Stand der Technik

In einem zentralen Küstenwachzentrum könnten alle technischen Informations- und Steuerungswege zusammenlaufen und den Einsatz wirtschaftlich leiten. Zudem wäre so ein zentraler Ansprechpartner für europäische Abstimmungsprozesse geschaffen.

### **Zusammenfassung des Beschaffungswesens und der Logistik**

Die technische Ausstattung muss kompatibel sein und das Beschaffungswesen zentral geführt werden. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass die Kommunikation optimiert wird, Ausfälle technischer Systeme kurzfristig behoben und günstigere Konditionen für die Beschaffung erreicht werden können. Ziele dieser Zusammenfassung sind die Erhöhung der Einsatzbereitschaft und eine erhebliche Kostenersparnis.

Mit der zukünftigen Beschaffung einander kompatibler Einsatzfahrzeuge, könnte das Personal sehr flexibel eingesetzt werden.

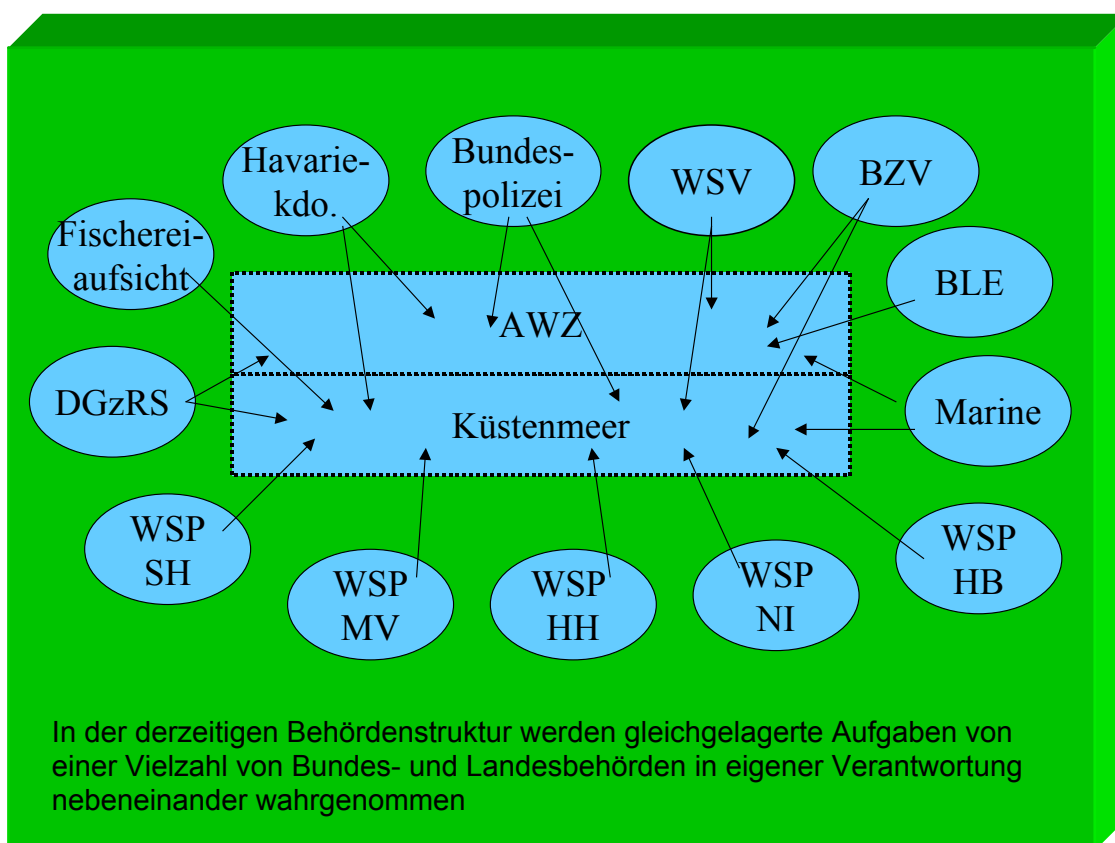
### **Durchführung**

Von den „Grobecker“ Empfehlungen zur Verbesserung der Notfallvorsorge wurde der Aufbau eines Havariekommandos in Cuxhaven als zentrale Führungseinheit bei komplexen Schadensfällen umgesetzt. Allerdings wurde die Empfehlung der Experten aus der Grobecker Kommission, dieser neuen Einrichtung eine zentrale Steuerung aller Überwachungsaufgaben auf See zu übertragen und eine „Seewache“ (= Küstenwache) zu bilden, nicht gefolgt. Somit fehlt es dem Havariekommando mit seinem maritimen Lagezentrum am Unterbau, um

## Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

im Alltagsgeschäft die Überwachung auf See organisieren zu können und vor einem Schadensereignis Maßnahmen zur Schadensverhinderung zu treffen. Das „HK“ dient ausschließlich der Bewältigung komplexer Schadenslagen mit der daraus resultierenden Distanz zu allen sonst auf See tätigen Dienststellen. Außerhalb von Schadenslagen hat das HK keine Alltagsaufgabe, insbesondere fehlt ihm das gesetzliche Instrumentarium, um Schadensfälle im Vorwege zu verhindern.

Zwar wird mit der Einrichtung eines „Maritimen-Lage-Zentrums“ (MLZ) ein weiterer Schritt in die richtige Richtung vollzogen, solange jedoch die Zuständigkeiten der jeweiligen Ministerien nicht geändert werden, wird jede zuständige Behörde die Lage nach ihren eigenen Verantwortungen abarbeiten müssen, da diese in der Verantwortung stehen. Dadurch wird keine messbare Verbesserung erreicht werden können, alte Strukturen verhindern also den gewollten Effekt einer schlankeren Verwaltung und es werden damit keine verlässlichen Verbesserungen erzielt. Bei den zukünftigen Aufgaben – wie bereits beschrieben – sind Konflikte bei möglichen schnellen Entscheidungen vorprogrammiert. Allein der Vorschlag, bei Sonderlagen erst zu entscheiden, wer zuständig für die Abarbeitung sein soll, stellt zwar ein theoretisches Denkmodell dar, in der Praxis dürfte dieses Modell aufgrund der teilweise komplizierten Zuständigkeiten zum Scheitern verurteilt sein.



Die Organisation der Überwachung vor unseren Küsten durch 5 Fachministerien (Innen-, Finanz-, Verkehr-, Landwirtschaft und Umwelt) mit unterschiedlich ausgebildetem Personal und eigenen Flotten muss in Zeiten knapper Haushaltsmittel allein schon unter wirtschaftlichen Aspekten dringend überprüft werden. Darauf hat in der Vergangenheit der Bundes-

## **Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.**

rechnungshof mehrfach hingewiesen. Eine ergebnisoffene Prüfung, in welchem Umfang die Zusammenführung aller Überwachungsaufgaben auf See in einer „KW“ zu deutlich weniger Personal, weniger Schiffskapazität, geringeren Kosten und gesteigerter Einsatzbereitschaft führt, fand jedoch nicht statt. Es ist höchste Zeit, dass eine solche Prüfung von dritter, neutraler Seite und nicht von den Betroffenen durchgeführt wird.

### **Zunahme der Aufgaben und finanzielle Engpässe bei den Wasserschutzpolizeien**

Es wird auf Bundes- und Länderseite immer schwerer, den finanziellen und personellen Anforderungen der gestiegenen Aufgaben zur Überwachung auf See und in den Häfen auch durch mögliche terroristische Aktivitäten gerecht zu werden. Dies gilt auch für die in den letzten Jahren gewachsenen räumlichen Aufgaben der Wasserschutzpolizeien aufgrund der Erweiterung der Hoheitsgewässer. Diese kritische Lageeinschätzung der derzeitigen finanziellen und materiellen Absicherung der Wasserschutzpolizei ändert sich auch nicht durch die Einrichtung einer Wasserschutzpolizeileitzentrale in Cuxhaven und die Integration von Aufgaben der Fischereiaufsicht. Weitere Anforderungen an die Wasserschutzpolizeien sind aus der Umsetzung der neuen IMO Sicherheitsanforderungen für die Schifffahrt und Häfen zu erwarten. Das hochmotivierte und exzellent ausgebildete Personal der Wasserschutzpolizei ist ein unverzichtbarer Teil bei der Umsetzung der neuen Sicherheitsmaßnahmen. Es ist zu begrüßen, dass für diese neue Aufgabe in den Häfen und im Nord-Ostsee-Kanal derartige Personal zur Verfügung steht.

Alles dies sollte Anlass genug sein, die bisherige Aufgabenwahrnehmung durch die Wasserschutzpolizeien der Länder auf See zu überdenken und dann möglicherweise ein Teil dieser schifffahrtspolizeilichen Aufgaben wieder an den Bund zurück zu übertragen, zumal es sich hierbei nicht um klassische vom Grundgesetz her den Ländern zugewiesene Polizeiaufgaben handelt. Die Übernahme dieser schifffahrtspolizeilichen Aufgaben resultiert noch aus einer Zeit, als der Bund noch keine geeigneten Schiffe für diese Kontrollaufgaben hatte. Dieses Bild hat sich durch die in den letzten Jahren beschafften Schiffe der Bundesbehörden grundlegend verändert. Es lohnt sich also, einmal sehr kritisch und juristisch messerscharf die vorgeblich vom Grundgesetz geschützten Polizeiaufgaben auf See zu überprüfen, um mögliche Veränderungen mit Hinweis auf eine Grundgesetzänderung nicht gleich zu blockieren. Außerdem verhindert das Grundgesetz nicht die Mitfahrt von Mitarbeitern aus den Wasserschutzpolizeien der Länder auf Bundesschiffen. Mit gemischten Besatzungen könnten auch zunächst die allgemeinpolizeilichen Aufgaben der Länderpolizeien im Küstenmeer erledigt werden

### **Zusammenführung der Kräfte des Bundes ohne Änderung des Grundgesetzes**

Trotz aller bisherigen Fehlversuche auf dem langen Weg zur Bildung einer „KW“ kann eine Zusammenführung der vier Verwaltungen des Bundes (Bundespolizei, Zollverwaltung, Schifffahrtsverwaltung, Fischereiaufsicht auf See) in einem ersten Schritt am sichersten und einfachsten allein durch einen Kabinettsbeschluss in Gang gesetzt werden.

#### **Hierzu bedarf es keiner Grundgesetzänderung**

Dieser Schritt ist Voraussetzung, um die glaubhaften Bemühungen des Bundes für einen verbesserten Meeresschutz mit strafferen Strukturen und deutlicher Kostenreduzierung ohne Verlust von Qualität und Leistungsfähigkeit gegenüber den Ländern zu verdeutlichen. Die Kosten der derzeitigen Organisationen erfordern angesichts der knappen Haushaltslage bei Bund und Ländern einer erneuten Bewertung. Alle Aufgaben sind unverzichtbar. Daher müssen die Aufgaben, die derzeit nebeneinander wahrgenommen werden auch künftig aber



## **Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.**

zugleich wahrgenommen werden. Alle Aufgaben liegen eng beieinander in einem regional begrenzten Raum und erfordern daher eine gemeinsame organisatorische Umsetzung. Diese Aufgabenbewertung kann auf Bundesebene problemlos durchgeführt werden und kurzfristig zu einem Ergebnis führen.

### **Beauftragung der Küstenwache mit den Aufgaben der Wasserschutzpolizeien auf See**

In einem nächsten Schritt sollten dann der Übergang wasserschutzpolizeilicher Aufgaben auf See auf den Bund vollzogen werden. Auch dies dürfte sich nach den hierzu in der Grobecker Kommission vorgenommenen Prüfungen ohne Verfassungsänderung erreichen lassen. Es empfiehlt sich dazu das Instrument des

#### **Staatsvertrages.**

der in der Verfassung der Bundesrepublik für derartige Aufgaben vorgesehen ist. Dabei bleiben die Kompetenzen grundsätzlich bei den Ländern, lediglich die operationelle Ausführung der Aufgaben werden an die „KW“ für die Dauer des Staatsvertrages als Dienstleistungsauftrag vergeben. Während die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben von den Ländern an den Bund zurückgegeben werden, verbleiben die allgemeinen polizeilichen Aufgaben in der Verantwortung der Länder. Die Durchführung dieser Aufgabe sollte allerdings in einem Staatsvertrag für eine begrenzte Zeit an die Küstenwache als „Dienstleister“ übertragen werden.

### **Unterschiedliche Möglichkeiten der Organisationsform**

Neben der Möglichkeit diese Aufgaben einer „KW“ einem Bundesministerium zu übertragen, bleibt auch die Möglichkeit der Übertragung an eine andere Organisationsform.

So könnte z.B. ein neues Bundesamt für Küstenschutz oder eine „Deutsche Agentur für Küstenschutz“ diese Aufgaben übernehmen, da die „Rechtsaufsicht“ immer bei den zuständigen Behörden/Ländern bleibt, die operationelle Durchführung aber von der neuen Organisation wahrgenommen wird (Beispiel: Deutsche Flugsicherung GmbH).

### **Verfassungsänderung**

Erst wenn alle rechtlichen Möglichkeiten für eine Aufgabenverlagerung auf See von der Wasserschutzpolizei der Länder auf den Bund ausgeschöpft sind, kann über eine Verfassungsänderung nachgedacht werden. Nach aller Erfahrung im Umgang mit dieser Materie durch die Verwaltung wäre dies wegen der Befangenheit eine Aufgabe für eine externe Beratung.

In der Praxis dürften gemeinsame Einsätze von Mitarbeitern aus unterschiedlichen Fachverwaltungen und für die unterschiedlichen auf See wahrzunehmenden Aufgaben schon heute keine Probleme sein. Die seemännische Grundausbildung ist ohnehin überall vorhanden und auch bei den fachspezifischen Ausbildungen bestehen große Schnittmengen. Der dann noch notwendige Rest an Fachverstand kann in überschaubaren Zeiten antrainiert werden. Was in anderen Ländern erfolgreich erprobt ist, der Einsatz kombinierter Besatzungen mit unterschiedlichen Schwerpunktausbildungen auf einem Schiff, sollte auch in Deutschland funktionieren.

Eine Verfassungsänderung und hier insbesondere eine Ausweitung des Art. 87a GG wäre vor dem Hintergrund einer Aufgabenzuweisung der Deutschen Marine zur Terrorismusabwehr im Rahmen eines Seesicherheitsgesetzes zu empfehlen. Dies würde für klare Rechtsverhältnisse sorgen.

## Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

### Zusammenfassung

Die Zusammenführung aller Vollzugsaufgaben auf See des Bundes und der Länder ist erforderlich, um

- Die Effektivität zu steigern,
- Kommunikationslücken zu schließen,
- die Reaktionszeit zu verkürzen,
- einen Schwerpunkt in der Unfallprophylaxe zu setzen
- den neuen Herausforderungen an die Sicherheit von Küste und Schiffsverkehr auch vor terroristischen Bedrohungen zu erfüllen und
- einen einheitlichen Vollzug zu gewährleisten
- um Kosten zu sparen bei gleichzeitiger Steigerung der Einsatzbereitschaft.

### Vorteile einer einheitlichen Deutschen Küstenwache

- eine zentrale nationale und internationale Ansprech- und Meldestelle für die Schifffahrt und Behörden
- effiziente/schlanke Verwaltung, Einsparmöglichkeit bei Technik und Logistik
- Minimierung der Verwaltungstätigkeiten zugunsten des operativen Einsatzes auf See
- einfache/klare Führungsstrukturen und damit
- Handlungsfähigkeit
- Behördenschiffe nehmen Aufgaben grundsätzlich integrativ wahr (nicht auf allen Ebenen möglich und sinn voll)
- deutliche Kostenreduzierung
- bessere Bewältigung maritimer Schadenslagen

In einem ersten Schritt sollte der Bund die vier Verwaltungen - Bundespolizei, Zollverwaltung, Schifffahrtsverwaltung, Fischereiaufsicht auf See – zu einer monokratisch geführten Einheit – Deutsche Küstenwache - zusammenfassen und einem Ministerium zuordnen oder in einer Bundesagentur oder GmbH neu organisieren. Der Standort Cuxhaven für diese Organisation ist beizubehalten.

Das Havariekommando wird als Abteilung in die Küstenwache integriert.

## Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

Die elektronischen Radardaten/AIS und alle weiteren maritimen Informationen sind von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als Dienstleistung an die Küstenwache zur ständigen Nutzung bereitzustellen, die zur Lagebeurteilung und im Falle von besonderen Lagen genutzt werden. Gemischte Besatzungen von Bund und Ländern gewährleisten bis zu den nächsten Schritten einen harmonisierten Vollzug.

Das Einsatzgebiet der Küstenwache reicht von der Grenze der Seefahrt bis zur seewärtigen Grenze der AWZ.

In einem zweiten Schritt übertragen die Länder die vom Bund beliehenen schifffahrtspolizeilichen Aufgaben zurück an den Bund.

In einem dritten Schritt beauftragen die Länder den Bund („KW“) mittels Staatsvertrag, ihre wasserpolizeilichen Vollzugsaufgaben auf See durchzuführen. Die hoheitliche Zuständigkeit bleibt weiter bei den Ländern (Schleswig-Holstein hat dazu bereits einen Vorschlag vorgelegt).

Als vierter Schritt ist die Anpassung der Verfassung an die neue Organisation möglich, soweit sich aus der Praxis ein Erfordernis hierfür ergibt oder Gründe der Praktikabilität hierfür sprechen.

Husum, 22.07.2005

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Kelch".

Rudolf-Eugen Kelch  
1. Vorsitzter SDN

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Hans v. Wecheln".

Hans v. Wecheln  
Vorstandssprecher SDN