

**Positionspapier
zur Schaffung einer
„Deutschen Küstenwache“**

2021

Das Positionspapier zur Schaffung einer „Deutschen Küstenwache“ wurde erstellt von:



Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

Gerd-Christian Wagner
Vorsitzender



Manfred Uekermann



NAUTISCHER VEREIN
WILHELMSHAVEN-JADE e.V.
gegründet 1960

Dipl.-Ing. Dietmar Janssen



NAUTISCHER VEREIN NORDFRIESLAND E.V.
Gegründet 1869

Kapitän Horst Dellin



Nautischer Verein Lübeck e.V. von 1870

Kapitän Jürgen Schlichting



Nautischer Verein
Neustadt in Holstein

Kapitän Jürgen Siemens



NAUTISCHER VEREIN ROSTOCK e.V.

Dipl. Ing. oec Helmut Martin

Einleitung / Präambel

Der Arbeitskreis „Deutsche Küstenwache“ wurde gegründet um festzustellen, ob und inwieweit sich der heutige „Koordinierungsverbund Küstenwache“ als Organisation der Zusammenarbeit von selbständigen Behörden in nur eine Behörde mit den erforderlichen örtlichen und sachlichen Zuständigkeiten sowie Aufgabenzuweisungen und Eingriffsermächtigungen umwandeln bzw. einrichten lässt. Das Ziel ist die Verbesserung der Arbeitsabläufe bei der Gefahrenabwehr und -vermeidung und -beseitigung durch Zusammenfassung in einer Behörde. Dazu soll das Papier Lösungsmöglichkeiten aufzeigen.

Bei den Mitgliedern des Arbeitskreises handelt es sich um Fachleute aus dem maritimen Bereich ohne Eigeninteressen, die nicht an Institutionen gebunden und entsprechend frei von Loyalität sind. Unter anderem sind an dieser institutionellen Bindung Versuche, eine einheitliche Deutsche Küstenwache zu schaffen, bisher gescheitert.

Mitglieder Arbeitskreis Deutsche Küstenwache:

Wolfgang Dreyer, Nautischer Verein Neustadt

Natalie Eckelt, Insel- und Halligkonferenz

Prof. Dr. Uwe Jenisch, Nautischer Verein Kiel zu Kiel

Rudolf-Eugen Kelch, Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN

Jens-Uwe Lütje, Nautischer Verein Lübeck

Dr. Jürgen Rohweder, Nautischer Verein zu Kiel

Gerd Seier, Nautischer Verein Nordfriesland

Manfred Ükermann, Insel- und Halligkonferenz

Hans von Wecheln, Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	2
Inhaltsverzeichnis	2
Zusammenfassung.....	4
Abkürzungen	3
Ausgangslage	5
Wachsende Aufgaben und Probleme	8
Lösungsansatz	9
Die Küstenwache	11
Anlagen	12

Abkürzungen

MSZ	Das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven ist ein Kommunikations- und Kooperationsnetzwerk der operativen Kräfte des Bundes und der Küstenländer für maritime Sicherheit.
GLZ-See	Im Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) des Maritimen Sicherheitszentrums arbeiten im 24-Stunden Schichtdienst an 365 Tagen im Jahr die Bundeskräfte, das Havariekommando und Wasserschutzpolizei der Länder im Rahmen ihrer originären Zuständigkeiten zusammen
Havariekommando	Das Havariekommando (HK) ist als gemeinsame Einrichtung von Bund und Küstenländern mit Sitz in Cuxhaven gegründet worden (Bund-Länder-Vereinbarung über die Errichtung eines Havariekommandos).
Point of Contact (PoC).	Das Maritime Sicherheitszentrum ist verantwortlich in Security-Angelegenheiten und die zentrale Informationsdrehscheibe zwischen Schifffahrt und Sicherheitsbehörden. Schiffe unter deutscher Flagge können jederzeit weltweit, wenn ihre Sicherheit bedroht oder beeinträchtigt ist, z. B. bei Piratenüberfällen, einen sog. "stillen Alarm" an den PoC senden.
Deutsche Marine	Mit der Überwachung der Sicherheit im Seeraum leistet die Deutsche Marine (DM) einen Beitrag zur maritimen Sicherheit Deutschlands und ist im MSZ vertreten.
Bundespolizei	Die Bundespolizei (BPOL) ist an der 700 km langen Grenze in Nord- und Ostsee für den grenzpolizeilichen Schutz der Bundesrepublik Deutschland zuständig.
Grenzzolldirektion	Die maritimen Kontrolleinheiten der Generalzolldirektion (Zoll) überwachen den Warenverkehr über die EU-Außengrenzen.
Bundesanstalt für Landwirtschaft und BLE	Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) ist für den Fischereischutz zuständig. Mit drei eigenen hochseetauglichen Schutzbooten kontrolliert sie auf See die Einhaltung der nationalen und internationalen fischereirechtlichen Regelungen.
Die Wasserstraßen- u. Schifffahrtsverwaltung WSV	Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sorgt an den deutschen Küsten für einen sicheren und reibungslosen Schiffsverkehr entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste mit Hilfe von Verkehrszentralen
Die Wasserschutzpolizeien Küstenländer	Die WSP'en sind zuständig für die Abwehr allgemeiner Gefahren, die der Beseitigung eingetretener Störungen und die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in ihrem jeweiligen im Küstenmeer.
Bundesleitstelle See	Die Bundesleitstelle See (BLS) im GLS-See wurde im April 2013 eingerichtet; dort koordinieren sich die Kräfte der BPOL und des Zolls.
Ausschließliche Wirtschaftszone	Als ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) wird nach Art. 55 des Seerechtsübereinkommens (SRÜ) der Vereinten Nationen das Meeresgebiet jenseits des Küstenmeeres bezeichnet. Küstenmeer und AWZ dürfen zusammen bis zu 200 Seemeilen (sm) (370,4 km) ab der Basislinie betragen (daher auch 200-Meilen-Zone).
Küstenmeer	Als Küstenmeer (Hoheitsgewässer) wird nach Seerechtsübereinkommen (SRÜ) ein an die Landfläche eines Küstenstaates angrenzender Meeresstreifen bezeichnet, in dem der Küstenstaat volle Souveränität ausübt; in Deutschland sind es 12 Seemeilen von der Basislinie.

Zusammenfassung

In der Vergangenheit haben die im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien nach der Havarie der „Pallas“ die Schaffung einer Deutschen Küstenwache mit monokratischen Strukturen gefordert:

- Antrag FDP in der 16. Wahlperiode (Drucksache 16/8543 vom 12. 03. 2008):II. „Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf, eine nationale Küstenwache in zwei Schritten zu realisieren.....“
- Antrag der SPD in der Drucksache Deutscher Bundestag Drucksache 15/3322 15. Wahlperiode vom 16. 06. 2004 „Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der finanzpolitischen Leitlinien auf, die bestehenden Strukturen des Koordinierungsverbundes Küstenwache zu einer neuen effektiven Küstenwache auszubauen und insbesondere die Zusammenarbeit mit dem Havariekommando zu intensivieren“:;
- Antrag CDU am 13. 01. 2004 in der 15. Wahlperiode lautet der in der Deutschen Bundestag Drucksache 15/2337:“Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, alle rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die Schaffung einer nationalen Küstenwache in eigenständiger Form mit allen Zuständigkeiten zur Gefahrenerforschung und -abwehr auf See zu schaffen und dem Deutschen Bundestag einen entsprechenden Gesetzesentwurf schnellstmöglich zuzuleiten.“

Bisher ist über diese Anträge im Bundestag nicht beschlossen worden.

Die genannten Nautischen Vereine an Nord- und Ostsee, die Insel- und Halligkonferenz und die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste fordern daher die Bundestagsabgeordneten im Deutschen Bundestag auf, ihre erhobenen Forderungen umzusetzen.

Begründung:

Die Vielzahl an Behörden, Organisationen und Schnittstellen mit teilweise überlappenden Zuständigkeiten macht auf See ein koordiniertes Handeln zur Bewältigung von herausragenden Einsatzlagen, welche eine effektive gemeinschaftliche Zusammenarbeit dieser Institutionen erfordern, oft schwierig und kostspielig.

Die vorhandenen Führungsstrukturen müssen gestrafft werden, um insbesondere bei der täglichen Aufgabenwahrnehmung, aber auch in besonderen Einsatzlagen schnell und kompetent reagieren zu können. Die im MSZ vorhandenen Kräfte der Bundespolizei See, Havariekommando, Zoll und Fischereiaufsicht

werden als „DEUTSCHE KÜSTENWACHE“ zusammengefasst und dem Geschäftsbereich des Bundesinnenministeriums zugeordnet.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bleibt unberührt ebenso die Schnittstellen zur Deutschen Marine und zu den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer. Bei der Integration der letzteren ist eine grundgesetzkonforme Lösung möglich.

1. Ausgangslage

Bereits zu Beginn der 50er Jahre hat der Deutsche Bundestag intensiv, aber erfolglos über Fragen einer nationalen Küstenwache zum Schutz der deutschen Küste beraten. Der seit 1994 bestehende „Koordinierungsverbund Küstenwache“ ist weit hinter den Erwartungen zur Verbesserung und Beschleunigung von Abläufen und Beseitigung des „nebeneinander operierens“ zurückgeblieben. Der Durchbruch zu einer einheitlichen nationalen Organisationsstruktur ist bis heute nicht gelungen. Das Unfallmanagement beim Brand der „Pallas“ 1998 vor der Insel Amrum hat wegen des Nebeneinanders der Bergungs- und Rettungskräfte des Bundes und der Länder schwere Organisationsmängel aufgezeigt. Die Grobecker-Kommission und andere maritim relevante Gruppen haben die Forderung nach einer Zusammenfassung der vorhandenen Kräfte auf See erhoben. Als Ergebnis dieser Forderungen ist 2002 bisher nur das Havariekommando mit Sitz in Cuxhaven entstanden, dessen Aufgabe grundsätzlich auf „komplexe Schadenslagen“ und die Koordinierung der selbständig handelnden Kräfte des Bundes und der Länder beschränkt ist.

Im September 2005 wurde eine Verwaltungsvereinbarung für ein Maritimes Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven getroffen, im Januar 2007 nahm der „Wirkbetrieb“ des Gemeinsamen Lagezentrums See seine Arbeit auf und im April 2013 wurde die Bundesleitstelle See eingerichtet. Alle Partner befinden sich räumlich unter dem Dach des MSZ. Insgesamt betrachtet handelt es sich um ein Stückwerk, dass man im Nachhinein gesehen nur als notgedrungenen Kompromiss mit Rücksichtnahme auf vorhandene Strukturen bezeichnen muss. Es liegt auf der Hand, dass mit dieser Einrichtung eine einheitliche Küstenwache verhindert werden soll. Es fehlt aus heutiger Sicht die längst fällige Wandlung des Koordinierungsverbundes zu einer einheitlichen „Deutschen Küstenwache“ mit monokratischen Führungsstrukturen.

Das Maritime Sicherheitszentrum des Bundes und der Küstenländer

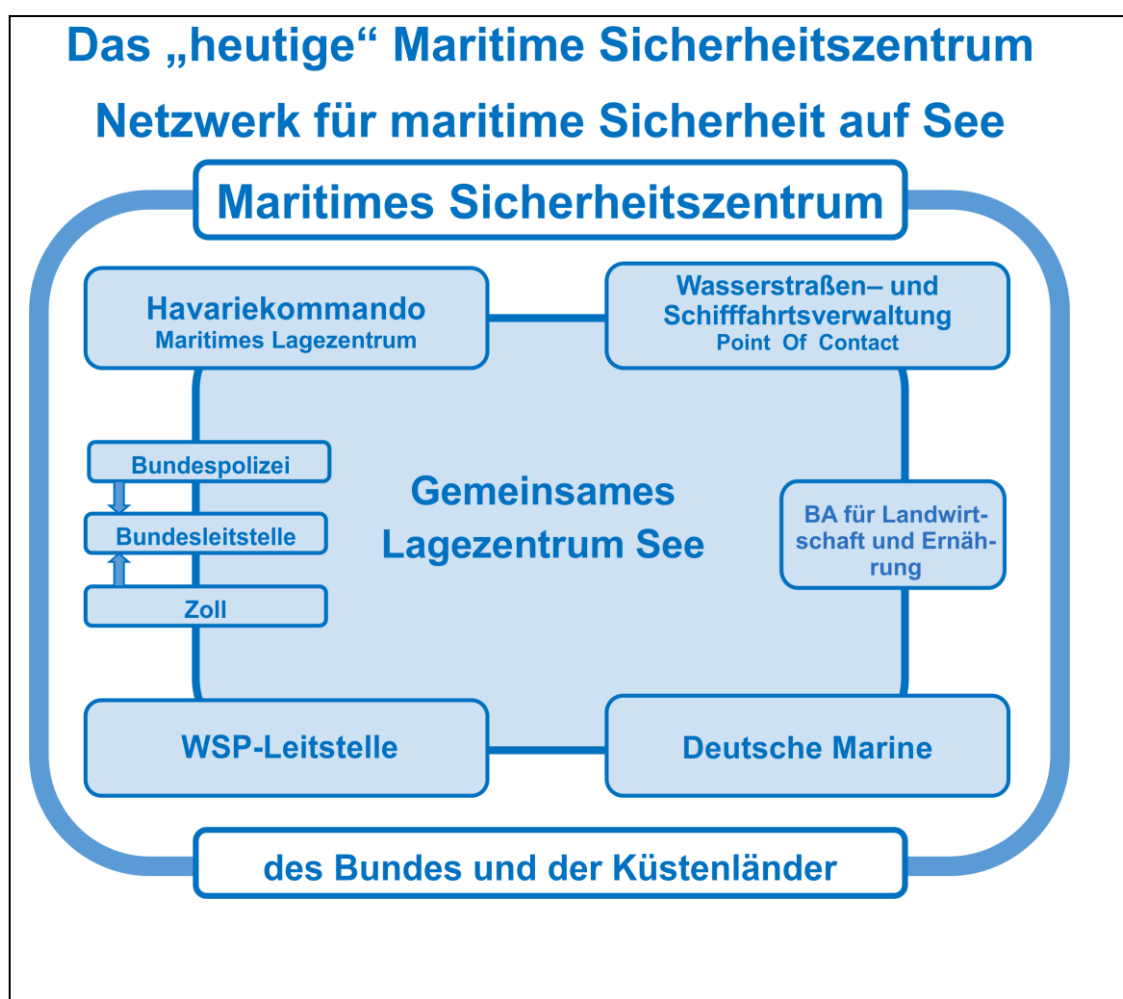
Der operative Kern des Maritimen Sicherheitszentrums ist das Gemeinsame Lagezentrum See (GLZ-See), eine Organisation, die für die Seeraumüberwachung zur Verbesserung der Gefahrenabwehr und des Unfallmanagements zuständig ist.

Im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven mit seinem Gemeinsamen Lagezentrum See regeln seit Januar 2007 nachfolgende Organisationen ihre Vollzugsaufgaben:

- die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)
- Bundespolizei (BPOL)
- Generalzolldirektion (Zoll) – (BPOL und Zoll bilden die Bundesleitstelle BLS)
- der Fischereischutz der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)
- die Leitstelle der Wasserschutzpolizeien der fünf Küstenländer (WSP'en)

- das Havariekommando (HK) mit dem Maritimen Lagezentrum (MLZ)
- die Deutsche Marine

Im GLZ-See arbeiten die operativen Einheiten des Bundes und der fünf Küstenländer im 24-Stundenbetrieb zusammen. Die jeweiligen Netzwerk-Partner stellen das für eine sachgerechte Aufgabenwahrnehmung erforderliche Personal. Pro Dienstschrift arbeiten zeitlich circa 14 Beschäftigte des Bundes und der Länder im GLZ-See zusammen, es sind damit rund 70 Beschäftigte im Schichtwechsel im GLZ-See tätig. Insgesamt sind 110 Personen im MSZ beschäftigt.



Bewertung

- Die Führungsstrukturen der einzelnen Behörden lassen u.a. wegen der fehlenden Rechtsgrundlage eine zentrale Führung nicht zu. Die jeweilige Verantwortung ist weiterhin bei den entsendenden Dienststellen (z.B. WSP-Reviere, BPOL Inspektionen, Hauptzollämtern

usw.) angesiedelt. Ein Betriebskonzept hat diesem Mangel nicht abgeholfen.

- Die jetzige Organisation erfordert unnötig viele Dienstposten der vier vertretenen Bundesbehörden sowie der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer.
- Aufgaben von Safety und Security werden unnötig getrennt voneinander abgearbeitet, da der „Point of Contact“ von der WSV betrieben wird, währenden die Bearbeitung der Aufgaben dann durch die BPOL bzw. die WSP'en erfolgt. U.a. ist die erforderliche Geheimhaltung in Geisellagen dadurch nicht gewährleistet und hat in der Vergangenheit zu Friktionen geführt.
- Es sind nur marginale Synergien erkennbar.
- Die Einrichtung und Betrieb des MSZ erfordert einen hohen zweistelligen Millionenbetrag.

Das Verhältnis von Aufwendungen zu Erfolg ist unverhältnismäßig.

Das Havariekommando mit dem Maritimen Lagezentrum (MLZ)

Das Havariekommando ist im Alltagsbetrieb ein Kompetenzzentrum mit ca. 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Das Maritime Lagezentrum (MLZ) ist im 24-Stunden Dienstbetrieb mit Nautikern besetzt. Im Einsatzfall alarmiert und führt der Leiter des Havariekommandos die Einsatzkräfte und -mittel, die ihm nach Gesetz zu der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos oder anderen Vereinbarungen unter Vorbehalt bereitgestellt worden sind. Er gibt die Ziele zur Bekämpfung der komplexen Schadenlage vor und erteilt den insoweit bereitgestellten Kräften entsprechende Aufträge. Die Partner erklärten, dem Leiter des Havariekommandos im Einsatzfall weitestgehende fachliche Unabhängigkeit einzuräumen.

Bewertung

- Das Havariekommando verfügt mit der Ausnahme von Weisungsrechten für Notliegeplätze und Notschleppen über keine Durchgriffsrechte auf Einsatzmittel der Behörden.
- Alle beteiligten Behörden reklamieren einen Selbstvorbehalt.
- Beschränkung auf „komplexe Schadenslagen“ oder auf Ersuchen eines Partners.
- Die Rechtsgrundlagen sind anfechtbar. Organleihe kann nicht zur „Kompetenzleihe“, die Amtshilfe nicht zur „Führungshilfe“ umgedeutet werden, zumal das Instrument der Daueramtshilfe rechtswidrig ist.

Die Bundesleitstelle See BLS

Im April 2013 wurde die Bundesleitstelle See im MSZ eingerichtet. In Zusammenarbeit sollen die Generalzolldirektion und die Bundespolizei See die grenzpolizeiliche Überwachung der Seegrenzen gewährleisten.

Bewertung

- Ausweitungen gemischter Besatzungen, wie von BPOL und Zoll betrieben, konnten nicht

sinnvoll auf die Schiffe der Fischereiaufsicht und Wasserschifffahrtsverwaltungen ausgeweitet werden. Weder BML noch BMVI haben sich in die gemeinsame Einsatzkonzeption 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 ist nicht durchsetzbar, weil weiterhin alle Behörden ihre Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten behalten.
- Durch eine gemeinsame Einsatzkonzeption ergeben sich auch im schiffstechnischen Bereich Einspareffekte.
- BLS ist eine zusätzliche Ebene ohne Ausstattung mit Kompetenzen und Unterbau.
- Sie hat keine Leitungsfunktion.
- Das Havariekommando ist nicht in die BLS integriert.

2. Wachsende Aufgaben und Probleme

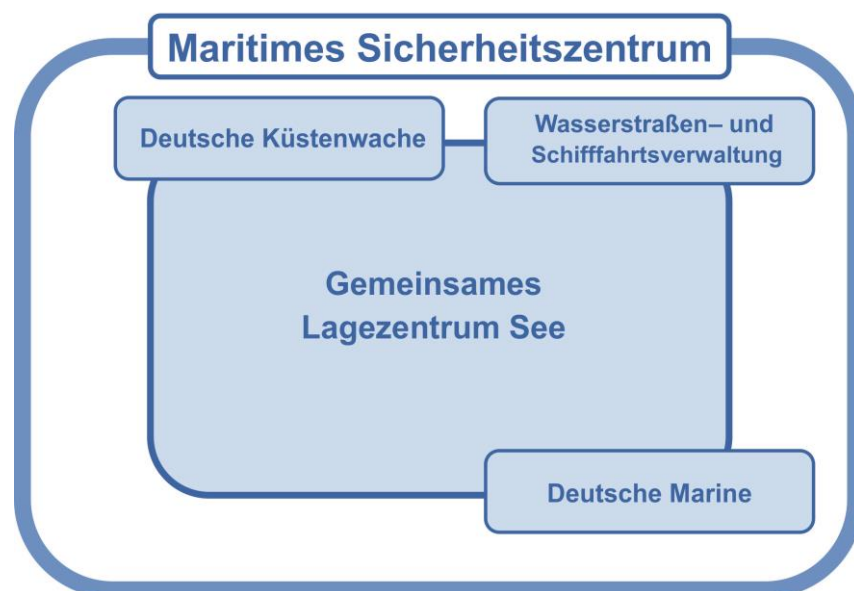
Die Vielzahl an Behörden, Organisationen und Schnittstellen mit teilweise überlappenden Zuständigkeiten macht im maritimen Bereich ein koordiniertes Handeln zur Bewältigung von herausragenden Einsatzlagen, welche eine effektive gemeinschaftliche Zusammenarbeit dieser Institutionen erfordern, oft schwierig und kostspielig. Nicht nur auf dem Gebiet des Unfallmanagements besteht ein Handlungsgebot hin zu einer Bündelung von Kompetenzen auf dem Gebiet der maritimen Sicherheit. Die potentiellen Schadensfaktoren (Schiffsgrößenentwicklung, Gefahrgüter, Menschenmassen auf Kreuzfahrern, Kriminalität, Menschenschmuggel und Terror sowie die Errichtung von Offshore-Industrien) nehmen zu. Es muss ständig mit überraschenden Ereignissen und Zwischenfällen gerechnet werden. Diese müssen möglichst vor dem Eintritt erkannt und durch Präventivmaßnahmen verhindert werden.

- Der Seeverkehr an Zahl und Größe der Schiffe nimmt zu (vgl. die Seeverkehrsprognose 2030 von MWP, IHS, Uniconsult, Fraunhofer CML). Dadurch können auch neue Probleme auf engen Fahrwassern auftreten.
- Es entstehen immer mehr großflächige Offshore-Windfarmen. Beim Bau und Betrieb sind mehrere tausend Beschäftigte vor der Küste Gefahren ausgesetzt. Die Schiffsverkehre mit Arbeitsschiffen und die Wahrscheinlichkeit von Unfällen auf den Anlagen nehmen zu. Es handelt sich dabei um eine extrem sensible Infrastruktur, die für die Energieversorgung Deutschlands und Teilen Europas existentiell ist,
- Beim Bau der geplanten Fehmarnbelt-Querung wird jahrelang eine „wandernde bzw. schwimmende Baustelle“ den Seeverkehr behindern.
- Es fehlt an ausreichenden verkehrslenkenden Maßnahmen im Bereich der Offshore-Planungen.

- FRONTEX wird wegen der Flüchtlingssituation auf See mehr Kompetenzen erhalten, die die deutschen maritimen Sicherheitsbehörden betreffen und professionelle Beiträge zu EU-Einsätzen in den EU-Meeren verlangen.
- Auch die Gefahr des Terrorismus auf See zwingt Deutschland zu einer Straffung der Sicherheitsstrukturen. Der Begriff der Sicherheit wandelt sich. Der Unterschied zwischen äußerer und innerer Sicherheit, zwischen Terror und Kriminalität, verschwimmt. Die Bedrohung kann diffus und erst im allerletzten Augenblick erkennbar sein. Erschwerend ist, dass auf See häufig kein klares Bild über die Gefahr besteht, die unter dem Deckmantel eines harmlosen Handelsschiffes, einer Yacht, einer fremden Flagge, eines privaten Unternehmens oder einer Freiheitsbewegung auftritt. Der Übergang von Polizeiarbeit, vorbeugendem Schutz, Militäreinsatz und Katastrophenschutz ist fließend.
- Das Aufkommen an Megakreuzfahrtschiffen in Nord- und Ostsee nimmt zu.
- Extreme und überraschende Naturereignisse sind eine zusätzliche Herausforderung.
- 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.

3. Lösungsansatz

Das „neue“ Maritime Sicherheitszentrum Netzwerk für maritime Sicherheit auf See



Im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) mit seinem Gemeinsamen Lagezentrum (GLZ-See) sollen zukünftig

- die Deutsche Küstenwache
- die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
- und die Deutsche Marine

4. Die Küstenwache

CDU, CSU und FDP hatten 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/die Grünen postuliert.

Mehr denn je erfordern die wachsenden Aufgaben und Probleme wie oben geschildert die beharrliche Abarbeitung des Beschlusses von 2009. In einem ersten Schritt sind die Vollzugskräfte des Bundes zu einer „Bundes-Küstenwache“ zusammen zu fassen.

Neben Vorteilen der Kosteneinsparung auf Bundesebene hinsichtlich Personal und Material, bei gleichzeitigem Nutzen von Synergieeffekten sowie einer straffen und mit wenigen Schnittstellen versehenen Deutschen Küstenwache ergibt sich auch ein sicherheitspolitischer Mehrwert:

Sicherheitspolitischer Mehrwert:

- Alle Kräfte dauerhaft in einheitlicher Struktur. Im MSZ arbeiten bundesseitig die „Deutsche Küstenwache“ und die WSV im „Regelbetrieb“ nebeneinander.
- Abwehr aller maritim bedingten Gefahren bei sachlichen und örtlichen Zuständigkeiten. Gleichzeitig wird die Schnittstelle zur Deutschen Marine und zur DGzRS abgesichert.
- Eine zentrale nationale und internationale Ansprech- und Meldestelle für die Schifffahrt, für Behörden sowie für EU und andere internationale Partner mit klaren Weisungssträngen
- Sicherung von Professionalität und Schlagkraft von Anfang an durch ein professionelles Krisenmanagement aus einem Guss unter einheitlicher Führung mit umfassender Verantwortlichkeit.
- Zugriff auf Suborganisationen.
- Kurze Reaktionszeit.
- Kostengünstiges Einsatzmanagement, schlanke Verwaltung einheitliche Standards und Einsatzgrundsätze, dadurch Kostenreduzierung.
- Effektive Personalverwaltung und Beschaffungswesen.
- Klare politische Verantwortung.
- Vermeidung von Doppelarbeit.

Das Bundeskabinett kann einen Beschluss für eine Bundesküstenwache fassen.

Das Havariekommando soll als integraler Bestandteil durch Verhandlungen mit den Ländern eingebunden werden.

Empfehlung

Die AG Küstenwache empfiehlt den Abgeordneten des Deutschen Bundestages eine politische Initiative in dieser Richtung zu ergreifen und die folgenden bisherigen Beschlüsse umfassend umzusetzen.

Nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 28. Januar 1998 (- 2 BvF 3/92) darf der „Bundesgesetzgeber dem Bundesgrenzschutz über die in Art. 87 Abs. 1 Satz 2, 35 Abs. 2 und 3, 91 Abs. 1 und 2 und 115f Abs. 1 Nr. 1 GG genannten polizeilichen Aufgaben hinaus eine weitere Verwaltungsaufgabe zuweisen, wenn er sich für deren Wahrnehmung auf eine Kompetenz des Grundgesetzes stützen kann, die Aufgabe von Verfassungs wegen nicht einem bestimmten Verwaltungsträger vorbehalten ist und die Zuweisung der neuen Aufgabe das Gepräge des Bundesgrenzschutzes als einer Sonderpolizei zur Sicherung der Grenzen des Bundes und zur Abwehr bestimmter, das Gebiet oder die Kräfte eines Landes überschreitender Gefahrenlagen wahrt.“

Unter dieser Voraussetzung ist es möglich, der Bundespolizei die Aufgabe „im Küstenmeer, AWZ und auf Hoher See“ (wie bereits schon vorher die Luftsicherheit und die Bahnpolizei) im Einklang mit dem Grundgesetz und der vorliegenden Rechtsprechung als sonderpolizeiliche Aufgabe zuzuweisen.

Anlage

Politische Anträge:

Umsetzung durch die Regierung

Deutscher Bundestag Drucksache 15/3322 15. Wahlperiode 16. 06. 2004 Antrag SPD III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der finanzpolitischen Leitlinien auf, die bestehenden Strukturen des Koordinierungsverbundes Küstenwache zu einer neuen effektiven Küstenwache auszubauen und insbesondere die Zusammenarbeit mit dem Havariekommando zu intensivieren; 	Einigung der Staatssekretäre 23.2.12 1. Im Maritimen Sicherheitszentrum, dessen Neubau in Cuxhaven voraussichtlich Ende 2014 fertig gestellt wird, soll im Gemeinsamen Lagezentrum See eine Bundesleitstelle aller auf See tätigen Bundesbehörden eingerichtet werden. Bundespolizei, Zollverwaltung, Fischerei-aufsicht sowie Wasser- und Schifffahrts-verwaltung führen zukünftig Ihre Schiffe von dort gemeinsam. 2. Die Bundesbehörden entwickeln ein gemeinsames (Einsatz-)Konzept für die Aufgabenwahrnehmung auf See. 3. Die gemischten Besatzungen von Bundespolizei und Zollverwaltung, sollen soweit sinnvoll - auf Fischereiaufsicht und Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ausgeweitet werden. 4. Die maritime Aus- und Fortbildung, einschließlich der Nachwuchsgewinnung wird zusammengeführt. 5. Die Bereederung, insbesondere Technik, Logistik, Instandhaltung und Beschaffung soll - soweit sinnvoll - zentralisiert werden.
Deutscher Bundestag Drucksache 15/2337 15. Wahlperiode 13. 01. 2004 Antrag CDU Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, alle rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die Schaffung einer nationalen Küstenwache	in eigenständiger Form mit allen Zuständigkeiten zur Gefahrenerforschung und -abwehr auf See zu schaffen und dem Deutschen Bundestag einen entsprechenden Gesetzesentwurf schnellstmöglich zuzuleiten.

Quellen:

Jenisch, Herma, Wahlen, Ohlsen/Reis, BMI, BMVI, Deutscher Bundestag, Land Schleswig-Holstein GVOBl. 2002, 246, WD

Zuständigkeiten Bund und Länder

Befugnisse/ Aufgaben	WSP	BLE	Zoll	BPOL	WSV
Anwendung StPO im KM	*	-	* 1)	*	* 2)
Anwendung StPO seewärts KM	-	* 3)	* 4)	*	* 5)
Allgemeinpoli- zei im KM	*	-	-	E	-
Allgemeinpoli- zei seewärts KM	E 6)	-	-	*	-
Grenzpolizei	-	-	ü	*	-
Schiff.Pol. KM	ü	-	E	E	*
Schiff.Pol. seewärts KM	E	-	ü	ü	*
Fischerei- aufsicht KM	*/ü	E	-	-	-
Fischereischutz	-	*	ü	ü/7	-
Zoll im KM	-	-	*	ü/8	-
Zoll seewärts KM	-	-	-	-	-

Abkürzungen:

StPO	Strafprozessordnung
E	Eilzuständigkeit
KM	Küstenmeer
ü	übertragene Aufgabe
*	originäre Aufgabe
WSP	Wasserschutzpolizeien der Länder
BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
BPOL	Bundespolizei
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
Schiff.Pol.	Schifffahrtspolizei

Erläuterungen:

- 1.) Nur bei Wahrnehmung von Zollaufgaben und der übertragenen Aufgabe Grenzpolizei
- 2.) Nur bei der Wahrnehmung der Aufgabe Schifffahrtspolizei
- 3.) Nur bei der Aufgabe Fischereikontrollen
- 4.) Nur nach der ZuständigkeitsbezeichnungsVO See
- 5.) wie 2.
- 6.) Der Landespolizei ist eine Eilzuständigkeit zugewiesen. Allerdings hatten die Länder im Gesetzgebungsverfahren durchgesetzt, dass sich deren Befugnisse nach dem Landesrecht richten. Dieses endet aber an der jeweiligen Landesgrenze – die Nacheile ausgeschlossen.

Insofern kann die WSP seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres keine Befugnisse ausüben. Es fällt auf, dass der Zoll über keine originäre Aufgabe seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres verfügt.

- 7.) Nur Sichtkontrollen
- 8.) Nur Bargeldkontrollen