



Europäische Küstenwachen – ein Überblick

Informationspapier der Task Force Europäische Küstenwachen für den
Ständigen Fachausschuss des Deutschen Nautischen Vereins

Anhang – Übersichtsdarstellung der Küstenwachfunktionen in Deutschland

Mai 2022

Kurzfassung

Der Ständige Fachausschuss (StFA) des DNV hat im Februar 2021 beschlossen, eine Task Force ins Leben zu rufen, die Informationen zu Küstenwachfunktionssystemen in unterschiedlichen europäischen Staaten zusammentragen und diese in einem Informationspapier für den StFA zusammenstellen soll. Im Oktober 2021 hat die Task Force ein Informationspapier im StFA vorgestellt, das einen Überblick zu den Organisationsformen in acht europäischen Küstenländern (Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden, Spanien, Vereinigtes Königreich) vermittelt. Anfang des Jahres 2022 wurde das vorliegende Informationspapier auf der Basis öffentlich zugänglicher Informationen um diesen Anhang erweitert, der das deutsche System der Küstenwachfunktionen vorstellt und eine generelle Einordnung des deutschen Systems im europäischen Vergleich ermöglicht.

Bei der Darstellung der Küstenwachfunktionen in Deutschland erfolgte die Konzentration auf 10 vom European Coast Guard Functions Forum identifizierte Funktionen von Küstenwachen. Die Studie des deutschen Systems beschränkt sich auf die allgemeine Darstellung der unterschiedlichen Akteure in den Küstenwachfunktionen. Weiterführende Betrachtungen zu den gesetzlichen Grundlagen, den genauen Schnittstellen zwischen den einzelnen Akteuren und den daraus resultierenden Problemen, um nur einige Beispiele zu nennen, konnten im Rahmen dieser Studie nicht angestellt werden.

Die Bundesrepublik Deutschland ist ein Föderalstaat, in dem es Aufgaben mit unterschiedlicher Zuständigkeit im Bund und in den jeweiligen Ländern gibt. Daher ist auch das Küstenwachfunktionssystem von dieser Aufgabenteilung gekennzeichnet. Es zeichnet sich durch ein hohes Maß an Komplexität und unterschiedlichen beteiligten Organisationen bei der Wahrnehmung von Aufgaben in diesem System aus. Das Informationspapier beschreibt daher zunächst die einzelnen Akteure im Bund und in den Ländern, sowie die gemeinschaftlichen Einrichtungen des Bundes und der Länder. Obwohl im föderalen deutschen System eine Aufgabenteilung mit genau abgegrenzten Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern besteht, ist in der Praxis eine enge Kooperation notwendig, um die komplexen Aufgaben mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen bestmöglich wahrzunehmen. Das Informationspapier beschreibt hierbei wichtige Schritte, die im Zusammenhang mit dieser Kooperation erfolgt sind.

Abschließend werden die Verantwortlichkeiten in den 10 Küstenwachfunktionen benannt und eine Einordnung des deutschen Küstenwachfunktionssystems vorgenommen. Bedingt durch das föderale System in Deutschland und die sich daraus ergebende Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern, ist das deutsche System der Küstenwachfunktionen ein komplexes System, das auf ein hohes Maß an Koordinierung und Zusammenarbeit angewiesen ist. Dieses System involviert eine größere Anzahl von Organisationen, als das in den anderen betrachteten Ländern der Fall gewesen ist. Gleichzeitig ist aber festzustellen, dass sich über einen langen Zeitraum effektive Strukturen zur Gewährleistung einer engen und effektiven Zusammenarbeit aller beteiligten Parteien gebildet haben.

Darüber hinaus gilt, dass der Aufbau und die Grundstrukturen des deutschen Systems der Küstenwachfunktionen grundsätzlich mit den Systemen der acht betrachteten europäischen Küstenstaaten vergleichbar ist, was die grundsätzlichen Zuständigkeiten und die Strukturen in diesen Ländern angeht. Selbst für die Aufgabenteilung in einem föderalen System finden sich gewisse Parallelen. In Bezug auf die Konzentration von Aufgaben in den Küstenwachfunktionen setzt das föderale System in Deutschland Grenzen, sofern die Bundesländer einzelne Aufgaben nicht an den Bund abgeben wollen. Jedoch sind die gebildeten Strukturen zur Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern durchaus mit ähnlichen Einrichtungen in anderen Ländern vergleichbar. Das Niveau der Konzentration von Aufgaben in den Küstenwachfunktionen fügt sich somit in das Spektrum der betrachteten Systeme ein.

Table of Contents

KURZFASSUNG	2
1 EINLEITUNG	5
2 METHODIK BEI DER ERSTELLUNG DIESES INFORMATIONSPAPIERS	6
2.1 AUFTRAG AN DIE TASK FORCE	6
2.2 MITGLIEDER DER TASK FORCE	6
2.3 GRUNDSÄTZLICHE HERANGEHENSWEISE AN DIE THEMATIK DES INFORMATIONSPAPIERS	6
2.4 EINSCHRÄNKENDE BEMERKUNGEN ZUM UMFANG UND DER GÜLTIGKEIT DER BEARBEITUNG DES THEMAS	7
3 BEGRIFFSKLÄRUNG KÜSTENWACHE	8
3.1 DIE FUNKTIONEN EINER KÜSTENWACHE	8
4 BETEILIGTE ORGANISATIONEN AN DEN KÜSTENWACHFUNKTIONEN IN DEUTSCHLAND	9
4.1 EINRICHTUNGEN DES BUNDES	9
4.1.1 <i>Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes</i>	9
4.1.2 <i>Bundespolizei</i>	10
4.1.3 <i>Zollverwaltung</i>	11
4.1.4 <i>Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung</i>	11
4.1.5 <i>Deutsche Marine</i>	12
4.2 EINRICHTUNGEN DER LÄNDER.....	13
4.2.1 <i>Wasserschutzpolizei</i>	13
4.2.2 <i>Fischereibehörden auf Landesebene</i>	14
4.3 GEMEINSAME EINRICHTUNGEN DES BUNDES UND DER LÄNDER	15
4.3.1 <i>Maritimes Sicherheitszentrum des Bundes und der Küstenländer</i>	15
4.3.2 <i>Havariekommando</i>	15
4.4 SONSTIGE EINRICHTUNGEN	17
4.4.1 <i>Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)</i>	17
5 ENTWICKLUNG DER ZUSAMMENARBEIT DES BUNDES UND DER LÄNDER IN DEN KÜSTENWACHFUNKTIONEN	18
5.1 1954 – ERSTE BERATUNGEN IM BUNDESTAG.....	18
5.2 1973 – BILDUNG DES ZENTRALEN MELDEKOPFS.....	18
5.3 1975 – VERWALTUNGSABKOMMEN ÜBER DIE BEKÄMPFUNG VON ÖLVERSCHMUTZUNGEN.....	18
5.4 1994 – GRÜNDUNG DES KOORDINIERUNGSVERBUND KÜSTENWACHE DER VOLLZUGSKRÄFTE DES BUNDES AUF SEE...19	19
5.5 1996/99 – KOOPERATION KÜSTENWACHZENTREN - WASSERSCHUTZPOLIZEI	19
5.6 2003 – BILDUNG DES HAVARIEKOMMANDO.....	19
5.7 2005 – VERWALTUNGSVEREINBARUNG ZUM AUFBAU DES MSZ	20
5.8 2011 – BEITRITT DER MARINE ZUM MSZ	20
5.9 2015 – ERRICHTUNG DER BUNDESLEITSTELLE SEE.....	20
6 ZUSTÄNDIGKEITEN IN DEN KÜSTENWACHFUNKTIONEN IN DEUTSCHLAND	21
6.1 AUFRECHTERHALTUNG DER SCHIFFSSICHERHEIT EINSCHLIEßLICH DER SEEVERKEHRSSICHERHEIT	21
6.2 AUFGABEN ZUR GEFAHRENABWEHR AUF SEE UND IN DEN HÄFEN.....	21
6.3 AUFGABEN IN BEZUG AUF EINE ORDNUNGSGEMÄßE VERZOLLUNG VON WAREN AUF SCHIFFEN.....	21
6.4 VERHINDERUNG VON ILLEGALEM HANDEL UND SCHMUGGEL, SOWIE SONSTIGEN ILLEGALEN AKTIVITÄTEN AUF SEE UND DAMIT VERBUNDENE AUFGABEN DES SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHEN VOLLZUGES.....	21
6.5 GRENZKONTROLLE AUF SEE.....	21
6.6 ÜBERWACHUNG DES NATIONALEN SEERAUMS	22
6.7 SICHERSTELLUNG DES SCHUTZES DER MARINEN UMWELT UND MAßNAHMEN BEI VERUNREINIGUNG VON GEWÄSSERN.....	22
6.8 AUFGABEN IN BEZUG AUF DIE SEENOTRETTUNG.....	22
6.9 AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT HAVARIEN UND KATASTROPHEN AUF SEE.....	22
6.10 AUFGABEN DER FISCHEREIAUFSICHT	22

7	VERGLEICH DES SYSTEMS DER KÜSTENWACHFUNKTIONEN IN DEUTSCHLAND MIT ANDEREN EUROPÄISCHEN KÜSTENSTAATEN	23
8	ZUSAMMENFASSUNGEN UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	25

1 Einleitung

Der Ständige Fachausschuss (StFA) des DNV hat auf seiner Sitzung im Februar 2021 beschlossen, eine Task Force ins Leben zu rufen, die Informationen zu Küstenwachfunktionssystemen in unterschiedlichen europäischen Staaten zusammentragen und diese in einem Informationspapier für den StFA zusammenstellen soll.

Im Oktober 2021 hat die Task Force ein Informationspapier im StFA vorgestellt, das einen Überblick zu den Organisationsformen in acht europäischen Küstenländern (Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden, Spanien, Vereinigtes Königreich) vermittelt. Da ein Vergleich aufgrund der unterschiedlichen nationalen Herangehensweisen an das Thema schwierig ist, hat sich die Task Force auf vier Kriterien konzentriert – Ausbildung, Ressourcen, Kommandostrukturen und Bewährungssituationen.

Im Anschluss an die Sitzung des StFA im November 2021 wurde der Vorschlag gemacht, den Umfang des Informationspapiers zu erweitern und einen Überblick zu den Küstenwachfunktionen Deutschlands in einem separaten Anhang zu erarbeiten.

Anfang des Jahres 2022 wurden durch den DNV alle in Deutschland in die Küstenwachfunktionen eingebundenen Organisationen kontaktiert und um Mithilfe bei der Erarbeitung dieses Informationspapiers gebeten. Leider ermöglichte das Echo auf diese Bitte keinen aktiven Austausch mit den beteiligten Organisationen. Daher wurde das vorliegende Informationspapier auf der Basis öffentlich zugänglicher Informationen zusammengestellt. Es rundet jedoch den Überblick, der durch das im Oktober 2021 vorgestellte Informationspapier mit den Informationen zu den Küstenwachen in acht europäischen Küstenländern bereits vorliegt, weiter ab und ermöglicht eine generelle Einordnung des deutschen Systems der Küstenwachfunktionen im europäischen Vergleich.

2 Methodik bei der Erstellung dieses Informationspapiers

In diesem Abschnitt soll der genaue Auftrag der Task Force beschrieben, die Mitglieder der Task Force vorgestellt und die Herangehensweise an das Thema kurz dargestellt werden.

2.1 Auftrag an die Task Force

Durch den Ständigen Fachausschuss wurde der folgende Auftrag an die Task Force Europäische Küstenwachen erteilt:

Im Nachgang zu dem bereits vorliegenden Vergleich von nationalen Küstenwachfunktionssystemen in acht ausgewählten europäischen Ländern soll ein Überblick zum Küstenwachfunktionssystem in Deutschland gegeben werden, der die beteiligten Organisationen benennt, die Struktur der Aufgabenverteilung verdeutlicht und einen generellen Vergleich mit den bereits betrachteten Küstenwachfunktionssystemen ermöglicht.

2.2 Mitglieder der Task Force

Für die Arbeit in der Task Force haben sich folgende Mitglieder gemeldet:

- Matthias Imrecke (NV Hamburg)
- Klaus Lemke (NV Lübeck)
- Jens-Uwe Schröder-Hinrichs (NV Hamburg)
- Hans von Wecheln (NV Nordfriesland)

Die Task Force wurde durch Jens-Uwe Schröder-Hinrichs geleitet.

2.3 Grundsätzliche Herangehensweise an die Thematik des Informationspapiers

Die Task Force hat im Zeitrahmen Januar bis Mai 2022 an der o.g. Thematik mit dem Ziel gearbeitet, das bereits vorliegende Informationspapier zu den Küstenwachfunktionssystemen in acht europäischen Küstenländern zu ergänzen und so den Mitgliedern des StFA entsprechende Hintergrundinformationen zu diesem Themenkreis zur Verfügung zu stellen.

Grundsätzlich wurde zunächst die gleiche Strategie verfolgt, wie auch bei den bereits zuvor betrachteten acht europäischen Küstenländern. Es sollten dazu detaillierte Befragungen von Vertretern der in das deutsche Küstenwachfunktionssystem eingebundenen Organisationen durchgeführt werden. Dazu hat der DNV entsprechende Anfragen an alle beteiligten Organisationen verschickt. Da es nicht zu einer Situation kam, bei der eine aktive Involvierung aller beteiligten Organisationen möglich wurde, ist stattdessen der Ansatz verfolgt worden, die Darstellung des deutschen Küstenwachfunktionssystems auf der Basis öffentlich zugänglicher Informationen anzufertigen.

Zu diesem Zwecke sind die entsprechenden Internetauftritte der beteiligten Organisationen sowie sonstige im Internet verfügbare Informationsquellen herangezogen worden. Es wurden hierbei hauptsächlich Information aus den Internetseiten staatlicher Organe zusammengetragen, um die gebotene Objektivität dieses Informationspapiers sicherzustellen.

2.4 Einschränkende Bemerkungen zum Umfang und der Gültigkeit der Bearbeitung des Themas

Wie schon im Zusammenhang mit dem Hauptteil des Informationspapiers zu den Küstenwachfunktionssystemen in den acht europäischen Küstenländern hervorgehoben, gilt es bei der Einordnung dieses Informationspapiers zu beachten, dass diese Studie nach bestem Wissen und auf der Basis sorgfältiger Recherchen entwickelt wurde. Allerdings handelt es sich dabei jedoch um eine Arbeit, die durch die Beteiligten auf ehrenamtlicher Basis erstellt worden ist. Finanzielle und materielle Mittel standen nicht zur Verfügung, was den Umfang der Arbeiten an dieser Studie natürlich einschränkt. Die Tatsache, dass es nicht möglich war, mit den einzelnen Organisationen direkt in Kontakt zu treten, hat die Arbeit zusätzlich beeinflusst und der Möglichkeit Raum gelassen, dass so die Komplexität des deutschen Küstenwachfunktionssystems nicht ausreichend erfasst werden konnte. Darüber hinaus besteht natürlich die Möglichkeit, dass bei einem ausschließlich über das Internet vorgenommenen Quellenstudium, Fehler bei der Interpretation der Informationen gemacht wurden und Informationslücken bestehen können.

Die Studie beschränkt sich daher auf die allgemeine Darstellung der unterschiedlichen Akteure in den Küstenwachfunktionen. Weiterführende Betrachtungen zu den gesetzlichen Grundlagen, den genauen Schnittstellen zwischen den einzelnen Akteuren und den daraus resultierenden Problemen, um nur einige Beispiele zu nennen, konnten im Rahmen dieser Studie nicht angestellt werden.

In Anbetracht der Tatsache, dass für diese Studie nur öffentlich verfügbare Informationen verwendet wurden und mit den untersuchten Organisationen kein Kontakt möglich war, kann es im Einzelfall möglich sein, dass Informationen und Zusammenhänge nicht vollständig verifiziert oder falsch interpretiert worden sind.

Die persönlichen Meinungen und Standpunkte, die durch die Autoren und Mitwirkenden in der Task Force im Rahmen dieser Studie geäußert wurden, reflektieren nicht unbedingt die institutionellen Meinungen und Standpunkte der jeweiligen Organisationen und Firmen, bei denen die Autoren und Mitwirkenden beschäftigt sind und sollten daher nicht als solche benannt werden.

3 Begriffsklärung Küstenwache

Es wurde bereits im Hauptteil des Informationspapiers darauf hingewiesen, dass unter dem Begriff Küstenwache unterschiedliche Konzepte und Strukturen mit unterschiedlichen beteiligten Organisationen und Zuständigkeiten in unterschiedlichen Ländern existieren. Im Hauptteil des Informationspapiers wurde auch ein geschichtlicher Überblick zur Entwicklung von Küstenwachen in europäischen Ländern gegeben. Es soll daher im Rahmen dieses Anhangs, in dem ausschließlich das deutsche Küstenwachfunktionssystem betrachtet wird, auf die Begriffsklärung Küstenwache nicht noch einmal eingegangen werden und stattdessen lediglich auf den Hauptteil des Informationspapiers zu dieser Thematik verwiesen werden.

3.1 Die Funktionen einer Küstenwache

Das European Coast Guard Functions Forum (ECGFF) hat 10 Funktionen einer Küstenwache definiert:

1. Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit
2. Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen
3. Aufgaben in Bezug auf eine ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen
4. Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des schiffahrtspolizeilichen Vollzuges
5. Grenzkontrolle auf See
6. Überwachung des nationalen Seeraums (Küstenmeer und Ausschließliche Wirtschaftszone)
7. Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern
8. Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung
9. Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See
10. Aufgaben der Fischereiaufsicht

Dieser Anhang des Informationspapiers zum deutschen Küstenwachfunktionssystem folgt dieser Systematik und betrachtet die beteiligten Organisationen an diesen 10 Funktionen in diesem Zusammenhang.

4 Beteiligte Organisationen an den Küstenwachfunktionen in Deutschland

Die Bundesrepublik Deutschland ist ein Föderalstaat, in dem es Aufgaben mit unterschiedlicher Zuständigkeit im Bund und in den jeweiligen Ländern gibt. Daher ist auch das Küstenwachfunktionssystem von dieser Aufgabenteilung gekennzeichnet. Es zeichnet sich durch ein hohes Maß an Komplexität und unterschiedlichen beteiligten Organisationen bei der Wahrnehmung von Aufgaben in diesem System aus.

Bevor in den nächsten Abschnitten näher auf die Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, sowie die Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Organisationen bei der Ausführung von Aufgaben im Zusammenhang mit Küstenwachfunktionen eingegangen wird, sollen die einzelnen Organisationen in diesem Abschnitt zunächst erst einmal vorgestellt werden.

4.1 Einrichtungen des Bundes

4.1.1 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist eine Verwaltungsstruktur im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

Die WSV in ihrer gegenwärtigen Form ist das Ergebnis einer komplexen Umstellung des gesamten Systems im Zeitraum von 2016 – 2021. Im Zuge dieser Umstellung wurde die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)¹ mit Dienstsitz in Bonn gebildet, die ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD) abgeschafft und die Anzahl der Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA) von 39 auf 17 reduziert.

Die GDWS steht den 17 WSA sowie den 8 Wasserstraßen-Neubauämtern (WNA) als Oberbehörde vor. Darüber hinaus gehören die folgenden Dienststellen ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich der GDWS:

- das Reedereizentrum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (ReeZ WSV)
- die Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT) in Koblenz
- das Aus- und Fortbildungszentrum WSV in Hannover und die Berufsbildungszentren in Koblenz und Kleinmachnow (BBiZ Koblenz, BBiZ Kleinmachnow)
- Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (FGeoWSV)

Die WSA sind nachgeordnete Behörden und der GDWS unterstellt. In den WSA sind auch 8 der 9 deutschen Revierzentralen angesiedelt. Lediglich die Nautische Zentrale Hamburg ist der Hamburg Port Authority unterstellt, da die Elbe in dem Gebiet Delegationsgebiet ist und die Zuständigkeit durch den Bund auf Hamburg übertragen worden ist.

Die GDWS betreibt und unterhält die Bundeswasserstraßen. Darüber hinaus berät und lenkt sie den Schiffsverkehr. Sie nimmt in diesem Zusammenhang schifffahrtspolizeiliche Aufgaben wahr².

¹ https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/gdws/01_ueber-uns/ueber-uns-node.html

² https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/gdws/01_ueber-uns/aufgaben/aufgaben-node.html

Insgesamt sind mehr als 12,000 Mitarbeiter bei der GDWS beschäftigt. Angaben zu den in der Verkehrslenkung beschäftigten Mitarbeitern, sowie den Mitarbeitern, die die schiffahrtspolizeilichen Aufgaben wahrnehmen, konnten nicht recherchiert werden.

4.1.2 Bundespolizei

Die Bundespolizei gehört zum Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI). Sie ist für den Schutz der Seegrenzen zuständig und nimmt schiffahrtspolizeiliche Aufgaben im deutschen Küstenmeer wahr, sofern die Wasserschutzpolizeien (WSP) nicht erreichbar sind. Ansonsten ist sie primär für die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) zuständig.

Sie ist Teil der Küstenwache³, dem Koordinierungsverbund der Vollzugskräfte des Bundes auf See, zu dem der Zoll, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Fischereischutz gehören. Seit dem 01. Januar 2007 ist die Bundespolizei als Sicherheitspartner im Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) des maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) in Cuxhaven vertreten.

Laut Internetauftritt nimmt die Bundespolizei See die folgenden Aufgaben⁴ wahr:

- **Grenzpolizei**
Überwachung und Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs an der maritimen Schengen-Außengrenze sowie polizeiliche Ermittlungen bei Ordnungswidrigkeiten und Straftaten mit grenzpolizeilichem und maritimen Hintergrund.
- **Aufgaben im Bereich des Umweltschutzes**
Überwachung der Seegebiete und des Schiffsverkehrs in Ost- und Nordsee zur Verhinderung von Gewässerverunreinigungen durch Seestreifen und Überwachungsflüge mit Polizeihubschraubern sowie Ermittlungen bei Straftaten gegen die Umwelt außerhalb des Küstenmeeres.
- **Schiffahrtspolizei**
Überwachung der Seegebiete und des Schiffsverkehrs in Ost- und Nordsee bezüglich der Einhaltung der schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen außerhalb des Küstenmeeres.
- **Hilfeleistung auf See**
Die Polizeivollzugsbeamten der Bundespolizei See sind für Notsituationen auf See speziell in Erster Hilfe, Brandbekämpfung und Leckabwehr ausgebildet.
- **Seeunfallermittlungen**
Einsatz von Ermittlungsbeamten der Maritimen Ermittlungs- und Fahndungsgruppe (MEFG) bei Vorfällen außerhalb des Küstenmeeres auf Schiffen unter deutscher Flagge.

Organisatorisch ist die Bundespolizei See als ausgegliederter Direktionsbereich in Neustadt (Holstein) angesiedelt und untersteht der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt. Innerhalb der Bundespolizei See gibt es drei Inspektionen in Neustadt, Cuxhaven und Warnemünde. Die Bundespolizei See verfügt über ca. 600 Mitarbeiter. Die Bundespolizei See verfügt über sechs Einsatzschiffe und 5 Kontroll- und Streifenboote. Darüber hinaus gibt es noch weitere kleinere Einheiten. Außerdem werden Hubschrauber der Bundespolizei Fliegerstaffel eingesetzt.

³ https://www.msz-cuxhaven.de/DE/GLZSee/Partner/Bundespolizei/bundespolizei_node.html

⁴ https://www.bundespolizei.de/Web/DE/03Unsere-Aufgaben/05Grenzpolizei-auf-See/Grenzpolizei-auf-See_node.html

4.1.3 Zollverwaltung

Die Zollverwaltung⁵ ist Teil des Bundesministeriums der Finanzen (BMF). Die deutschen Kontrolleinheiten See (KES) übernehmen dabei Aufgaben bei den Küstenwachfunktionen.

Sie ist Teil der Küstenwache⁶, dem Koordinierungsverbund der Vollzugskräfte des Bundes auf See, zu dem neben dem Zoll auch die Bundespolizei, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Fischereischutz gehören. Seit dem 01. Januar 2007 ist die Zollverwaltung als Sicherheitspartner im Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) des maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) in Cuxhaven vertreten.

Neben den klassischen Aufgaben des Zolls sind die Kontrolleinheiten in folgenden Aufgaben involviert⁷:

- die Verhinderung von Schmuggel
- die Überwachung des Warenverkehrs und die Erhebung von Zöllen und Verbrauchsteuern
- die Wahrnehmung der Grenzaufsicht an den Wassergrenzen, insbesondere der Seeküste
- der Schutz der Umwelt und die Hilfeleistung in Seenotfällen (gemeinsam mit anderen Behörden)

Die KES des Zolls sind dem jeweiligen Hauptzollamt unterstellt. Angaben zum Personalbestand der KES konnten nicht recherchiert werden. Die Zollverwaltung⁸ führt aber an, dass rund 31 Zollboote, davon zwei SWATH-Schiffe, zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ist die Zollverwaltung die einzige im Rahmen dieser Datenerhebung untersuchte Behörde, die in ihrem Internetauftritt darauf hinweist, dass Bewerber mit einem Schifffahrtshintergrund⁹ bei den KES tätig werden können.

4.1.4 Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung

Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)¹⁰ ist Teil des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft und hat ihren Dienstsitz in Bonn. Sie nimmt Aufgaben beim Fischereischutz wahr.

Sie ist Teil der Küstenwache¹¹, dem Koordinierungsverbund der Vollzugskräfte des Bundes auf See, zu dem neben der BLE auch die Bundespolizei, der Zoll, und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gehören. Seit dem 01. Januar 2007 ist die BLE als Sicherheitspartner im Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) des maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) in Cuxhaven vertreten.

⁵ https://www.zoll.de/DE/Der-Zoll/der-zoll_node.html;jsessionid=4DBFF0FC2ACD98F03C7509F480D91547.internet652

⁶ https://www.msz-cuxhaven.de/DE/GLZSee/Partner/Zoll/zoll_node.html

⁷ https://www.zoll.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikation/Broschuere/Die-Zollverwaltung/faltblatt_kontrolleinheit_zollboot_gzd.pdf?__blob=publicationFile&v=8

⁸ https://www.zoll.de/DE/Der-Zoll/Aufgaben-des-Zolls/Schutz-fuer-Buerger-Wirtschaft-und-Umwelt/Maritime-Aufgaben/maritime-aufgaben_node.html

⁹ https://www.zoll.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikation/Broschuere/Beruf-Karriere/ausbildungsfaltblatt_maritim.pdf?__blob=publicationFile&v=8

¹⁰ https://www.ble.de/DE/Themen/Fischerei/fischerei_node.html

¹¹ https://www.msz-cuxhaven.de/DE/GLZSee/Partner/BLE/BLE_node.html

Die BLE konzentriert sich auf den Fischereischutz in der AWZ Deutschlands und unterhält dafür drei Fischereischutzschiffe. Diese Schiffe werden über eine Außenstelle der BLE in Hamburg¹² koordiniert. Angaben zur Organisation und zum Personalbestand konnten im Internet nicht recherchiert werden.

Auf Antrag eines Landes kann der Bund Aufgaben der Fischereiaufsicht im Küstenmeer (3 - 12 Meilen) übernehmen. Aktuell wird das in Mecklenburg-Vorpommern getan.

4.1.5 Deutsche Marine

Die Deutsche Marine ist Teil des Bundesministeriums für Verteidigung. Die Marine als Teil der Streitkräfte kann nur in Ausnahmesituationen im Inneren eingesetzt werden. Artikel 35 des Grundgesetzes¹³ regelt die Umstände, nach denen Kräfte der Bundeswehr und damit auch der Marine eingesetzt werden können.

Dies gilt z.B. für technische Unterstützung auf Antrag der Amtshilfe bei Naturkatastrophen wie Hochwasser, Schneekatastrophen oder Waldbränden. Des Weiteren ist eine Hilfeleistung auch bei „besonders schweren Unglücksfällen“ (sogenannte Katastrophenhilfe) möglich. Katastrophennotstände können regional wie überregional ausgerufen werden und reichen z.B. von einem großen Chemieunfall bis hin zu einem terroristischen Anschlag. Der Einsatz der Marine im Inland geschieht unter der Führung und Verantwortung der zuständigen Polizeibehörde.

Im Zusammenhang mit den Küstenwachfunktionen kommt der Marine so eine Rolle bei der Seenotrettung oder der Ölunfallbekämpfung auf See.

Die Marine überwacht den deutschen Seeraum und unterhält dazu auch eigene Lagezentren. Im Zuge der Gründung des MSZ wurden daher Überlegungen angestellt, wie die Zusammenarbeit mit der Marine trotz der verfassungsgemäßen Hürden effektiver gestaltet werden kann. Im Jahre 2011 ist die Marine dann dem Rahmen des MSZ beigetreten¹⁴ und leistet seitdem dort ihren Beitrag zum Schutz des Seeraums durch Abstellung einer Verbindungsperson.

¹² <https://www.portal-fischerei.de/bund/bestandsmanagement/fischereiaufsicht>

¹³ https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_35.html

¹⁴ https://www.msz-cuxhaven.de/DE/MSZ/Meilensteine/Meilensteine_2011_Beitritt_Marine.html?nn=2881102

4.2 Einrichtungen der Länder

4.2.1 Wasserschutzpolizei

Die Wasserschutzpolizeien der Länder sind im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Innenministerien angesiedelt. In Bezug auf Küstenwachfunktionen sind die Wasserschutzpolizeien der Länder Bremen¹⁵, Hamburg¹⁶, Mecklenburg-Vorpommern¹⁷, Niedersachsen¹⁸ und Schleswig-Holstein¹⁹ hier involviert und kommen dabei primär im deutschen Küstenmeer zum Einsatz.

Für die Koordinierung von wasserschutzpolizeilichen Belangen im deutschen Küstenmeer betreiben die Küstenländer eine gemeinsame maritime Leitstelle – die Wasserschutzpolizei-Leitstelle – in Cuxhaven, die zugleich fester Bestandteil der Netzwerkarchitektur des MSZ ist.

Die Wasserschutzpolizeien sind für eine Reihe von Aufgaben verantwortlich, wie z.B.:

- **Schifffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgaben**
 - Überwachung Verkehrssicherheit auf dem Wasser
 - Prüfung von Schiffspapieren und Befähigungsnachweisen der Besatzung
 - Meldung und Untersuchung von Schiffsunfällen
- **Sicherheit und Gefahrenabwehr in der Schifffahrt**
- **Kontrolle und Überwachung der Hafensicherheit**
- **Kontrollen bei der Beförderung, dem Umschlag und der Lagerung gefährlicher Güter**
- **Gewährleistung der gesetzlichen Regelungen für den Umweltschutz**
- **Zusammenarbeit mit Bund und Ländern**
 - Maritimes Sicherheitszentrum in Cuxhaven mit dem gemeinsamen Lagezentrum
 - Arbeitsgruppen zu maritimen Standards
 - Zusammenarbeit u.a. mit Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, BG Verkehr, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
- **Einsatz bei maritimen Großveranstaltungen**
- **Mitwirkung bei Such-, Rettungs- und Bergungseinsätzen**

Auf Einzelheiten im Aufbau und der Organisation der Wasserschutzpolizeien in den unterschiedlichen Ländern soll hier nicht näher eingegangen werden. So wird z.B. die Fischereiaufsicht in Schleswig-Holstein ausschließlich durch die Wasserschutzpolizei ausgeführt. In Hamburg ist durch den Bund die Verantwortung für Einreiseformalitäten auf die Wasserschutzpolizei übertragen worden.

¹⁵ <https://www.polizei.bremen.de/wasserschutz-2040>

¹⁶ <https://www.polizei.hamburg/wasserschutzpolizei/>

¹⁷ <https://www.polizei.mvnet.de/Polizei/LWSPA/>

¹⁸ <https://www.pd-ol.polizei-nds.de/dienststellen/wasserschutzpolizeiinspektion/leitung/herzlich-willkommen-bei-der-wasserschutzpolizei-niedersachsen-111141.html>

¹⁹ https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/POLIZEI/DasSindWir/LPA/Wasserschutzpolizei/wasserschutzpolizei_artikel.html

Es sei in diesem Zusammenhang auf die Links zu den jeweiligen Internetauftritten der Wasserschutzpolizeien der Länder verwiesen, wo weitere Informationen zu diesem Themenkreis verfügbar sind.

4.2.2 Fischereibehörden auf Landesebene

Die Fischereiaufsicht fällt in die Zuständigkeit der Bundesländer und wird in den einzelnen Bundesländern durch folgende Organisationen wahrgenommen:

- Bremen und Niedersachsen – Staatliches Fischereiamt Bremerhaven²⁰
- Hamburg - Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft²¹
- Mecklenburg-Vorpommern - Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern²²
- Schleswig-Holstein – Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume²³

In Bezug auf das deutsche Küstenmeer wird die Fischereiaufsicht dabei von den einzelnen Bundesländern unterschiedlich gehandhabt. Wie bereits erwähnt, wird Mecklenburg-Vorpommern im Bereich von 3 – 12 Seemeilen durch die BLE bei der Fischereiaufsicht unterstützt. In Schleswig-Holstein wird die Fischereiaufsicht im Küstenmeer durch die Wasserschutzpolizei Schleswig-Holsteins ausgeführt. Niedersachsen und Bremen haben ein gemeinsames Fischereiamt, welches auch für die Fischereiaufsicht zuständig ist.

²⁰ https://fischereiamt.niedersachsen.de/startseite/behoerde/aufgaben_und_zustaendigkeiten/

²¹ <https://www.hamburg.de/angelrecht/14851302/fischerei/>

²² <https://www.lalf.de/fischerei/fischereiaufsicht/aufgaben-und-zustaendigkeit/>

²³ <https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/LLUR/WirUeberUns/abteilungen/abteilung3.html>

4.3 Gemeinsame Einrichtungen des Bundes und der Länder

4.3.1 Maritimes Sicherheitszentrum des Bundes und der Küstenländer

Das Maritime Sicherheitszentrum des Bundes und der Küstenländer (MSZ) ist das maritime Kompetenzzentrum der operativen Kräfte des Bundes und der Küstenländer und hat seinen Sitz in Cuxhaven (Niedersachsen). Alle für die maritime Sicherheit zuständigen Sicherheitsbehörden sind hier in einem leistungsstarken Netzwerk vereint.

Die gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein) besteht aus:

- der Bundespolizei,
- dem Zoll,
- der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung,
- der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,
- der Deutschen Marine,
- den Wasserschutzpolizeien der fünf Küstenländer und
- dem Havariekommando.

Im Zusammenhang mit dem Konzept einer Küstenwache ist das MSZ von zentraler Bedeutung. Das MSZ steht am Ende einer Entwicklung, die über viele Jahre erfolgt ist und auf unterschiedlichen Ebenen mit der Zielsetzung vorangetrieben wurde, die vorhandenen Ressourcen für die Küstenwachfunktionen optimal zu nutzen und die Kompetenzen so effektiv wie möglich zu bündeln.

4.3.2 Havariekommando

Das Havariekommando ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes (hier im Zuständigkeitsbereich des BMDV) und der Küstenländer. Das Havariekommando wurde im Jahre 2003 mit der Zielstellung gegründet, ein effektiveres Unfallmanagement zu gewährleisten. Auf die rechtlichen Aspekte, die aus der Bündelung von bundes- und landeshoheitlichen Aufgaben resultieren, soll im Rahmen dieser Studie nicht eingegangen werden.

Das Havariekommando konzentriert sich auf vier Schwerpunkte:

- Maritimes Lagezentrum (MLZ)
- Schiffs- und Schadstoffunfallbekämpfung See
- Schadstoffunfallbekämpfung Küste
- Brandbekämpfung und Verletztenversorgung

Das MLZ erarbeitet fortlaufend ein aktuelles Lagebild für die deutschen Seegewässer in der Nord- und Ostsee. Dabei konzentriert sich das MLZ auf Daten, die bei der Unfall Bekämpfung von Belang sind. Das MLZ ist Teil des Gemeinsamen Lagezentrums See (GLZ-See).

Bei komplexen Schadenslagen wird ein Havariestab einberufen, der das einheitliche und koordinierte Vorgehen aller Einsatzkräfte des Bundes und der Küstenländer ermöglicht. Der Leiter des Havariekommandos übernimmt als Gesamteinsatzleiter auch die Leitung des Havariestabes. Mit dem Havariestab wird die unmittelbare, zielgerichtete und umfassende Bekämpfung der Auswirkungen und Folgewirkungen von maritimen Schadensereignissen unter einer einheitlichen und strukturierten Führung sichergestellt. Das Havariekommando greift im Rahmen vom Amtshilfe und Organleihe auf die Mittel der von den Partnern nach Freistellung zur Verfügung gestellten Ressourcen zurück.

Nach den im Internet zugänglichen Informationen sind im Havariekommando 40 Mitarbeiter angestellt.

4.4 Sonstige Einrichtungen

4.4.1 Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Seenotrettung ist eine staatliche Aufgabe, die aber in vielen europäischen Ländern in Zusammenarbeit mit privaten Freiwilligenorganisationen umgesetzt wird. Das hat zum Teil historische Gründe und in diesem Zusammenhang sei auf die allgemeinen Erklärungen im Hauptteil des Informationspapiers verwiesen.

In Deutschland wird die Seenotrettung hauptsächlich durch die DGzRS wahrgenommen. Die DGzRS handelt dabei im Auftrag des BMDV.

Die DGzRS unterhält die Rettungsleitstelle See, das MRCC Bremen, über das die Seenotrettung in Deutschland koordiniert wird. Die operativen Einsätze werden durch eine eigene Flotte von ca. 60 Schiffen abgewickelt, die in 55 Stationen an der gesamten deutschen Küste vorgehalten werden. Im Rahmen der Seenotrettung arbeitet die DGzRS mit dem Havariekommando zusammen.

Die DGzRS wurde 1865 gegründet und hat ihren Sitz in Bremen. Die Finanzierung der DGzRS erfolgt zum überwiegenden Teil durch freiwillige Zuwendungen. Entsprechend den im Internet zugänglichen Informationen verfügt die DGzRS über 300 Mitarbeiter. Es engagieren sich darüber hinaus etwa 1500 Freiwillige bei der DGzRS.

5 Entwicklung der Zusammenarbeit des Bundes und der Länder in den Küstenwachfunktionen

Wie im vorherigen Abschnitt bereits verdeutlicht, sind an den Aufgaben im föderalen deutschen Küstenwachfunktionssystem unterschiedliche Einrichtungen des Bundes und der Länder beteiligt. Obwohl im föderalen deutschen System eine Aufgabenteilung mit genau abgegrenzten Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern besteht, ist in der Praxis eine enge Kooperation notwendig, um die komplexen Aufgaben mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen bestmöglich wahrzunehmen. Diese Kooperation hat sich Schritt für Schritt über einen langen Zeitraum in der Geschichte der Bundesrepublik herausgebildet und weiterentwickelt.

Um den Kontext des gegenwärtigen deutschen Küstenwachsystemes daher besser verstehen zu können, soll in diesem Abschnitt ein kurzer Abriss der wesentlichen Entwicklungsschritte in der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern gegeben werden.

Dieser Abschnitt beruht im Wesentlichen auf den Informationen, die im Internetauftritt des MSZ gegeben werden.

5.1 1954 – Erste Beratungen im Bundestag

Der Deutsche Bundestag beriet bereits im Jahre 1954 über eine organisatorische Zusammenlegung der seefahrenden Vollzugskräfte. Zu einer Zusammenlegung kam es jedoch nicht, da das Hoheitsgebiet und damit der Zuständigkeitsbereich der Behörden zum damaligen Zeitpunkt nur auf drei Seemeilen beschränkt war. Das änderte sich erst 1994 mit Inkrafttreten des VN Seerechtsübereinkommens von 1982.

5.2 1973 – Bildung des Zentralen Meldekopfs

Zur Verbesserung der Koordination und Verhinderung von Ölverschmutzungen wurde 1973 der Zentrale Meldekopf vom Bund beim damaligen WSA Cuxhaven (heute Elbe-Nordsee) angesiedelt. Aufgabe dieses Zentralen Meldekopfes war es, Meldungen bei schweren Schiffsunfällen, Seenotfällen, Ölunfällen und anderen Meeresverschmutzungen aufzunehmen und diese weiterzuleiten, damit die zuständigen Behörden unverzüglich reagieren konnten.

5.3 1975 – Verwaltungsabkommen über die Bekämpfung von Ölverschmutzungen

Die Bekämpfung von Ölverschmutzungen im See- und Küstenbereich der Bundesrepublik wurde ab 1975 auf der Basis eines speziellen Verwaltungsabkommens (VA) gemeinsam vom Bund und den Küstenländern wahrgenommen.

Im organisatorischen Bereich stehen zur Verfügung:

- ein Ölunfallausschuß See/Küste (OSK) als gemeinsames Sachverständigengremium,
- eine Einsatzleitungsgruppe (ELG) als gemeinsames Entscheidungsgremium bei akuten Ölunfällen,
- ein Zentraler Meldekopf (ZMK) für die Entgegennahme und Weiterleitung von Meldungen im nationalen und internationalen Bereich,
- je eine Sonderstelle des Bundes und eine gemeinsame der Küstenländer zur Durchführung der in den jeweiligen Verwaltungszuständigkeiten liegenden Aufgaben.

5.4 1994 – Gründung des Koordinierungsverbund Küstenwache der Vollzugskräfte des Bundes auf See

Bei Gründung des Koordinierungsverbundes Küstenwache waren die nachfolgenden vier Bundesministerien beteiligt:

- der Finanzen,
- des Inneren,
- für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und
- für Verkehr Bau und Stadtentwicklung.

Neben der Stärkung der Zusammenarbeit von Zoll, Bundesgrenzschutz (heute Bundespolizei), Fischereischutz des Bundes (heute Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung) sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (heute Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) wurden zwei Küstenwachzentren gegründet. Es sollte allerdings keine neue Behörde geschaffen werden. Für alle übergeordneten organisatorischen und fachlichen Fragen der beteiligten Behörden wurde der Gemeinsame Ausschuss Küstenwache gebildet.

Das für die Nordsee zuständige Küstenwachzentrum wurde in Cuxhaven angesiedelt und das für die Ostsee verantwortliche in Neustadt/Holstein. Die Beschäftigten in Cuxhaven nutzen für ihre Aufgabenerfüllung die technischen Einrichtungen des Zentralen Meldekopfes, einer Einrichtung des Bundes, welche beim damaligen WSA Cuxhaven (heute: Elbe-Nordsee) angesiedelt war. In Neustadt/Holstein wurde das Küstenwachzentrum beim damaligen Bundesgrenzschutz See untergebracht.

Von den beiden Küstenwachzentren aus wurde der Einsatz von insgesamt 30 Schiffen und sieben Hubschraubern der genannten Bundesbehörden koordiniert. Nach außen sichtbar dokumentiert wurde die enge Zusammenarbeit durch die Kennzeichnung der Schiffe und Boote mit dem einheitlichen Schriftzug „Küstenwache“, einem schwarz-rot-goldenen Banner am Rumpf und einem gemeinsamen Wappen am Schornstein der Seefahrzeuge und auf den Uniformen der Beschäftigten.

5.5 1996/99 – Kooperation Küstenwachzentren - Wasserschutzpolizei

Im Jahre 1996 wurde die Kooperation zwischen dem Bund und den Ländern in der Form intensiviert, als dass zwei Verbindungsbeamte der Wasserschutzpolizeien an die beiden Küstenwachzentren entsandt wurden.

Im Jahre 1999 wurden dieser Ansatz erweitert und ein Probetrieb von zwei Leitstellen der Wasserschutzpolizeien, die räumlich an die Küstenwachzentren des Bundes angegliedert wurden, aufgenommen.

5.6 2003 – Bildung des Havariekommando

Im Zuge der Havarie der „Pallas“ wurde angeregt, die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr bezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See sowie einer strukturierten Öffentlichkeitsarbeit zu bündeln. Um diesen Ansatz effektiv ausführen zu können, wurde das Havariekommando als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer gegründet.

5.7 2005 – Verwaltungsvereinbarung zum Aufbau des MSZ

Die bereits vorher beschriebenen Schritte haben dazu geführt, dass im Jahre 2005 eine weitere Maßnahme ergriffen wurde, um die Effektivität der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiet der Küstenwachfunktionen zu verbessern.

Der Koordinierungsverbund Küstenwache hatte bereits im Jahr zuvor die Arbeit des Küstenwachzentrums Neustadt eingestellt und die Koordinierungstätigkeit vollständig auf Cuxhaven konzentriert. Das galt auch für die Wasserschutzpolizei-Leistelle, die ab diesem Zeitpunkt ausschließlich von Cuxhaven aus betrieben wurde. Darüber hinaus gab es seit 2003 das Havariekommando in Cuxhaven.

Um die sich daraus ergebenden Möglichkeiten der engeren Zusammenarbeit besser nutzen zu können, wurde im Jahre 2005 der Beschluss zum Aufbau des MSZ gefasst.

5.8 2011 – Beitritt der Marine zum MSZ

Im Jahre 2011 konnte die Marine für einen Beitritt zur Verwaltungsvereinbarung des MSZ gewonnen werden. Damit werden die Kapazitäten des MSZ erweitert und Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren zur Aufrechterhaltung des höchstmöglichen Niveaus an Sicherheit im deutschen Seeraum gestärkt.

5.9 2015 – Errichtung der Bundesleitstelle See

Im Juli 2015 schlossen Bundespolizei und Zoll eine Zusatzvereinbarung über die operative Zusammenarbeit in einer gemeinsamen Bundesleitstelle See (BLSt). Die enge Zusammenarbeit von Bundespolizei und Zoll in der gemeinsamen Leitstelle ist ein Element der Kooperation beider Behörden. Weitere Elemente der Kooperation sind:

- gemeinsame Einsatzkonzeption, einschließlich gemischter Besatzungen auf den Seefahrzeugen von Bundespolizei und Zoll,
- gemeinsame Aus- und Fortbildung im Maritimen Schulungs- und Trainingszentrum,
- eine gemeinsame Bereederung der Seefahrzeuge im Bereich Instandsetzung, Beschaffung, technische Abnahmen und Zertifizierungen von Anlagen auf den Seefahrzeugen ist zwar angedacht, aber bisher noch nicht umgesetzt.

6 Zuständigkeiten in den Küstenwachfunktionen in Deutschland

Nach der in den vorherigen Abschnitten erfolgten Vorstellung der beteiligten Organisationen bei den Aufgaben in den unterschiedlichen Küstenwachfunktionen, soll nun in diesem Abschnitt näher auf die Zuständigkeiten der beteiligten Organisationen eingegangen werden, um im folgenden Abschnitt eine grundsätzliche Einordnung des deutschen Küstenwachfunktionssystems in das Spektrum der im Zusammenhang mit dieser Studie betrachteten Länder zu ermöglichen. Die Küstenwachfunktionen wurden im Abschnitt 3 benannt und basieren auf Vorgaben vom European Coast Guard Functions (ECGF) Forum.

6.1 Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit

In dieser Küstenwachfunktion wird hauptsächlich die Verkehrslenkung betrachtet. In dieser Funktion liegt die Zuständigkeit bei den Revierzentralen als Teil der WSÄ in der GDWS. Die GDWS ist eine Behörde im Geschäftsbereich des BMDV.

Die Zertifizierung der Seeschiffe und der Ausbau der Seewasserstrassen fällt ebenfalls in die Zuständigkeit des BMDV. Allerdings soll hier auf die Details nicht weiter eingegangen werden.

6.2 Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen

Die Gefahrenabwehr auf See und in den Häfen ist eine Polizeiaufgabe, bei der es zum Teil Überschneidungen zwischen Bund und Ländern gibt. In den Häfen und im Bereich der Landesgewässer werden hier die jeweiligen Wasserschutzpolizeien der Länder tätig. Darüber hinaus, also in der AWZ, auf der Hohen See und in fremden Küstenmeeren, wird die Bundespolizei zuständig.

6.3 Aufgaben in Bezug auf eine ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen

Für die ordnungsgemäße Verzollung von Waren auf Schiffen ist der Wasserzoll im Geschäftsbereich des BMF zuständig.

6.4 Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel, sowie sonstigen illegalen Aktivitäten auf See und damit verbundene Aufgaben des schiffahrtspolizeilichen Vollzuges

Bei der Verhinderung von illegalem Handel und Schmuggel liegen unterschiedliche Zuständigkeiten vor. Die Verhinderung von Schmuggel fällt grundsätzlich in den Zuständigkeitsbereich des Wasserzolls.

Die illegalen Aktivitäten und die damit verbundenen Aufgaben des schiffahrtspolizeilichen Vollzuges werden im Küstenmeer von den Wasserschutzpolizeien der jeweiligen Länder wahrgenommen und darüber hinaus, also in der AWZ, durch die Bundespolizei oder den Wasserzoll.

6.5 Grenzkontrolle auf See

Die Grenzkontrolle auf See ist eine Bundesaufgabe und wird durch die Bundespolizei wahrgenommen. Darüber hinaus kann der Wasserzoll im Rahmen der Übertragungsverordnung involviert werden.

6.6 Überwachung des nationalen Seeraums

Die Überwachung des nationalen Seeraums ist eine Aufgabe, die in enger Koordinierung zwischen Bund und Ländern durchgeführt wird. Dabei kommt dem MSZ eine zentrale Rolle zu.

6.7 Sicherstellung des Schutzes der marinen Umwelt und Maßnahmen bei Verunreinigung von Gewässern

Es gibt eine Reihe von Aufgaben und Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit dieser Küstenwachfunktion zu berücksichtigen sind. Folglich gibt es auch ein breites Spektrum von Zuständigkeiten auf Landes- und Bundesebene. So kommen hier die GDWS und ihre WSÄ zum Einsatz oder die Umweltministerien der Länder. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie soll in diesem Zusammenhang ebenfalls erwähnt werden.

6.8 Aufgaben in Bezug auf die Seenotrettung

Die Seenotrettung wird, wie bereits im vorherigen Abschnitt ausgeführt, durch die DGzRS im Auftrag des BMDV wahrgenommen.

6.9 Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See

Im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See gibt es unterschiedliche Zuständigkeiten. Das Havariekommando übernimmt hier die Führungsrolle und hat in den entsprechenden Situationen Zugriff auf alle bestehenden maritimen Einheiten von Bund und Ländern nach deren Freistellung. Die Arbeit des Havariekommandos soll auch dazu dienen, dass der Katastrophenzustand nicht ausgerufen werden muss. Das Ausrufen des Katastrophenzustandes ist eine Aufgabe für die Innenministerien der Länder, sofern es sich nicht um inkommunalisiertes Gebiet.

6.10 Aufgaben der Fischereiaufsicht

Die Fischereiaufsicht ist im Küstenmeer Aufgabe der Länder. Der Fischereischutz in der AWZ fällt in die Zuständigkeit des Bundes und wird durch die BLE gewährleistet.

7 Vergleich des Systems der Küstenwachfunktionen in Deutschland mit anderen europäischen Küstenstaaten

Wie in den vorangegangenen Abschnitten ausgeführt wurde, gibt es aufgrund des föderalen Systems eine Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern, die zu unterschiedlichen Zuständigkeiten führt und eine größere Anzahl von beteiligten Organisationen in den unterschiedlichen Küstenwachfunktionen mit sich führt. Wenn man berücksichtigt, dass diese Verteilung im Grundgesetz verankert ist, sind einer möglichen Konzentration somit Grenzen gesetzt.

Im Hauptteil dieser Studie wurden die Küstenwachfunktionssysteme von acht europäischen Ländern betrachtet. Dabei wurden folgende Gemeinsamkeiten festgestellt:

- Die Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit (Küstenwachfunktion 1²⁴) sowie die Aufgaben der Seenotrettung (Küstenwachfunktion 8) fallen häufig unter die Leitung des jeweiligen Verkehrsministeriums.
- Die seepolizeilichen Aufgaben (Küstenwachfunktionen 2, 4, 5, 6 und 7) sind häufig in der Verantwortung einer Organisation im Zuständigkeitsbereich des Innenministeriums.
- Aufgaben im Zusammenhang mit Havarien und Katastrophen auf See (Küstenwachfunktion 9) werden entweder durch eine Organisation im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministeriums oder des Innenministeriums wahrgenommen.
- Die Fischereiaufsicht (Küstenwachfunktion 10) fällt häufig in die Zuständigkeit einer Organisation im Geschäftsbereich eines Umwelt- oder Landwirtschaftsministeriums.
- Zollaufgaben (Küstenwachfunktion 3) werden häufig durch eine Organisation wahrgenommen, die meist im Finanzministerium angesiedelt ist.

Diese grundsätzliche Einordnung gilt auch für das Küstenwachfunktionssystem Deutschlands.

- Die Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit einschließlich der Seeverkehrssicherheit (Küstenwachfunktion 1) sowie die Aufgaben der Seenotrettung (Küstenwachfunktion 8) sind im Zuständigkeitsbereich des BMDV angesiedelt.
- Die seepolizeilichen Aufgaben (Küstenwachfunktionen 2, 4, 5, 6 und 7) werden durch Bund und Länder wahrgenommen und fallen jeweils auf Bundes- und Landesebene in den Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Innenministeriums.
- Die Fischereiaufsicht (Küstenwachfunktion 10) wird ebenfalls durch Bund und Länder wahrgenommen, wobei die Zuständigkeit meist im Geschäftsbereich eines Umwelt- oder Landwirtschaftsministeriums angesiedelt ist.
- Zollaufgaben (Küstenwachfunktion 3) sind eine Bundesaufgabe und werden durch die Zollverwaltung im Zuständigkeitsbereich des BMF wahrgenommen.

Bei dieser groben Einteilung weicht das deutsche Küstenwachsystem nicht grundsätzlich von den übrigen betrachteten Ländern ab.

Neben den Zuständigkeiten wurde das Maß der Konzentration von Aufgaben in den betrachteten Ländern untersucht. In den betrachteten Ländern wurde dabei ein Spektrum beobachtet, dass von keiner Konzentration, über die teilweise bis hin zur vollständigen Konzentration reicht.

²⁴ Für die einzelnen Küstenwachfunktionen vgl. Abschnitt 3.1 und 6.

- Vollständige Konzentration bedeutet in diesem Zusammenhang, dass eine Organisation operative Aufgaben im Auftrag von und in enger Kooperation mit Einrichtungen anderer Ministerien durchführt.
- Teilweise Konzentration bedeutet in diesem Zusammenhang, dass eine Organisation operative Aufgaben für andere Ministerien ausführen kann. Allerdings gibt es in dem jeweiligen Land noch andere Organisationen, die operative Aufgaben im Bereich der Küstenwachfunktionen ausführen.
- Keine oder geringe Konzentration liegt vor, wenn alle operativen Aufgaben innerhalb der verschiedenen Ministerien separat gehandhabt werden und dort durch eine (geringe Konzentration) oder mehrere (keine Konzentration) Organisationen ausgeführt werden.

Die im Rahmen dieser Studie betrachteten Länder fallen in die folgenden Kategorien:

Vollständige Konzentration:	Finnland, Niederlande und Schweden
Teilweise Konzentration:	Dänemark und Italien
Keine oder geringe Konzentration:	Frankreich, Spanien und Vereinigtes Königreich

In Deutschland ist durch die föderale Struktur eine Grenze bei der Konzentration gesetzt. Es gibt mit dem MSZ und dem Havariekommando aber bereits gemeinsame Einrichtungen des Bundes und der Länder. Diese ermöglichen eine enge Kooperation aller beteiligten Einrichtungen und den Zugriff auf die Kräfte der beteiligten Einrichtungen. Das Prinzip, das hinter dieser Zusammenarbeit steckt, lässt sich etwa für das Havariekommando durchaus mit dem SOSREP System bei Havarien vor der Küste des Vereinigten Königreiches vergleichen. Es gibt auch Parallelen zu dem Konzept der Maritimen Präfekten in Frankreich. Auch für das MSZ lassen sich Vergleiche mit Frankreich anstellen, wo es seit 2010 ein ähnliches Zentrum, das Lagezentrum der Küstenwachfunktionen (Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (COFGC)), gibt. Selbst der föderale Aspekt bei der Aufgabenteilung im Bereich der Küstenwachfunktionen findet in Spanien eine gewisse Parallele, wo es zwar keine Bundesländer gibt, aber Autonome Regionen, denen auch im Bereich der Küstenwachfunktionen Gestaltungsspielraum gegeben worden ist. Zumindest die Region Galizien unterhält seit mehr als 25 Jahren eine eigene Küstenwache, die in den galizischen Gewässern ähnliche Aufgaben ausführt, wie die Kräfte der Zentralregierung Spaniens in anderen Teilen des spanischen Seeraumes.

Insofern kann man sicherlich feststellen, dass Deutschland nicht in der Gruppe der betrachteten Länder steht, die sich für eine vollständige Konzentration entschieden haben. Allerdings gibt es mit Frankreich, Spanien und dem Vereinigten Königreich leistungsfähige Küstenstaaten, die ein ähnliches System wie Deutschland bei den Küstenwachfunktionen unterhalten, ohne dass es dabei in den letzten 20 Jahren Anzeichen gegeben hätte, dass diese Systeme nicht das geforderte Maß an Sicherheit an den Küsten gewährleisten können.

8 Zusammenfassungen und Schlussfolgerungen

In dieser Studie wurde das deutsche System der Küstenwachfunktionen näher betrachtet. Diese Studie wurde im Nachgang zu einer Betrachtung der nationalen Systeme der Küstenwachfunktionen in acht europäischen Staaten angefertigt. Sinn und Zweck dieses deutschen Teils war es dabei, das nationale System gerade im Hinblick auf die unterschiedlichen Verantwortlichkeiten im Bund und auf Landesebene vorzustellen, die beteiligten Parteien und deren Aufgaben näher zu beschreiben und eine Einordnung vorzunehmen, inwieweit sich das deutsche System mit den zuvor betrachteten Systemen in den acht europäischen Staaten vergleichen lässt.

Bedingt durch das föderale System in Deutschland und die sich daraus ergebende Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern, ist das deutsche System der Küstenwachfunktionen ein komplexes System, das auf ein hohes Maß an Koordinierung und Zusammenarbeit angewiesen ist. Dieses System involviert eine größere Anzahl von Organisationen, als das in den anderen betrachteten Ländern der Fall gewesen ist. Gleichzeitig ist aber festzustellen, dass sich über einen langen Zeitraum effektive Strukturen zur Gewährleistung einer engen und effektiven Zusammenarbeit aller beteiligten Parteien gebildet haben, auch wenn das Potential noch nicht voll ausgeschöpft ist (z.B. durch eine durchgehend gemeinsame Bereederung bzw. eine optimierte Standardisierung von Ausrüstung und Material).

Darüber hinaus gilt, dass der Aufbau und die Grundstrukturen des deutschen Systems der Küstenwachfunktionen grundsätzlich mit den Systemen der acht betrachteten europäischen Küstenstaaten vergleichbar ist, was die grundsätzlichen Zuständigkeiten und die Strukturen in diesen Ländern angeht. Selbst für die Aufgabenteilung in einem föderalen System finden sich gewisse Parallelen. In Bezug auf die Konzentration von Aufgaben in den Küstenwachfunktionen setzt das föderale System in Deutschland Grenzen. Jedoch sind die gebildeten Strukturen zur Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern durchaus mit ähnlichen Einrichtungen in anderen Ländern vergleichbar. Das Niveau der Konzentration von Aufgaben in den Küstenwachfunktionen fügt sich somit in das Spektrum der betrachteten Systeme ein.