



Hans-Michael Goldmann

Mitglied des Deutschen Bundestages

Sprecher für Schifffahrt und Häfen
der FDP-Bundestagsfraktion

Vorsitzender der niedersächsischen Landesgruppe

Hans-Michael Goldmann, MdB – Platz der Republik 1 – 11011 Berlin

Bundestag

Hans-Michael Goldmann, MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel.:(0 30) 2 27-7 38 11
Fax:(0 30) 2 27-7 67 11
e-mail: bundestag@michael-goldmann.de

<http://www.michael-goldmann.de>

Wahlkreis

Hans-Michael Goldmann, MdB
Poststr. 32
26871 Aschendorf
Tel. (0 49 62) 91 43 93
Fax (0 49 62) 91 43 31
e-mail: wahlkreis@michael-goldmann.de

Berlin, Sommer 2008

Für mehr Sicherheit und Effizienz an deutschen Küsten

Gastbeitrag von Hans-Michael Goldmann, Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion für Schifffahrt und Häfen in „Homeland Security 2/2008“

Seit einer Große Anfrage von CDU/CSU und FDP an die Bundesregierung zur Schaffung einer Nationalen Küstenwache im Jahr 1993 wird an der Küste immer wieder darüber diskutiert, wie wir mehr Sicherheit und Effizienz an der Küste schaffen können. Allerdings beschränkte sich die Diskussion lange Zeit auf den Safety-Bereich des Schiffsverkehrs und auch nach dem Pallas-Unglück 1998 spielten Security-Fragen nur eine untergeordnete Rolle. Dies änderte sich nach den Terroranschlägen in New York am 11.09.2001. Terrorabwehrfragen traten immer mehr in den Mittelpunkt aller Hafen- und Küstensicherheitsdiskussionen. Nicht zuletzt durch amerikanischen Druck wurden mittlerweile eine Reihe von internationalen Übereinkommen und Gesetzen geschaffen, die in der Schifffahrt und den Häfen für erhebliche Sicherheitsmaßnahmen sorgen, deren Sinnhaftigkeit häufig zumindest umstritten ist. Die Herausforderungen an alle Formen der Sicherheit des Schiffsverkehrs sind gewaltig:

- Enorme quantitative Zunahme der Seeverkehre und der gefährlichen Ladungen
- Zu erwartende vermehrte Sturmaktivität
- Offshore Windparks
- Veränderung nationaler und internationale Schutzbestimmungen für Ost- und insbesondere Nordsee
- Veränderung der Sicherheitslage durch erhöhte Terrorgefahr (dabei reichen die Szenarien von einem Beschuss mit einer Panzerfaust auf ein Schiff im Nord-Ostsee-Kanal über die Kaperung eines Kreuzfahrtschiffes bis hin zur Sprengung eines Tankers in der Elbe oder im Hamburger Hafen)
- Veränderung der Warenströme durch EU-Erweiterung und Globalisierung



Demgegenüber ist festzustellen, dass die Kritik an der Bundesregierung nicht abreißt, wonach sie nicht adäquat mit ihrer Behördenstruktur auf die Herausforderungen der Zeit reagiert. Dabei haben Bund und Länder seit dem Pallas-Unglück tatsächlich gehandelt.

Der Koordinierungsverbund Küstenwache wurde ausgebaut und durch Kooperationsabkommen wurden in Cuxhaven sowohl das Havarie-Kommando als auch das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) unter der Regie des Bundesverkehrsministeriums geschaffen. Doch leider beschränkt sich das Handeln der Bundesregierung weitgehend auf plakative Schritte, ohne wirklich die Grundprobleme der Aufsplitterung der Zuständigkeiten in Safety- und Security-Fragen auf fünf Bundesministerien und mehreren Bundesbehörden, mehrere Länderministerien und noch mehr Polizei- und Sonderordnungsbehörden zu lösen (FN 1). *(FN 1 Ich verweise in dieser Stelle auf den instruktiven Aufsatz von Michael Herma in Marineforum 11/2006)* Dieses Kompetenzgerangel wird beispielsweise von der Stiftung Wissenschaft und Politik konstatiert (FN 2). *(FN 2 So in: Stiftung Wissenschaft und Politik - Komplementärer Schutz für Deutschlands Küsten von Thomas Papenroth, FG3 DP 03, April 2005, Berlin)*

Das, was die Bundesregierung als Küstenwache zu verkaufen versucht, ist nichts was man sich als Normalbürger unter so einem Wort vorstellt. Es handelt sich vielmehr um einen Koordinierungsverbund der auf See zuständigen Bundesbehörden, dem keine Behördenqualität im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes zukommt und der folglich auch keine einheitliche Einsatzführung, kein einheitliches Personal- und Beschaffungswesen und kein gemeinsames Unfallmanagement vorsieht.

Sobald man hinter die schönen Wortfassaden des Havariekommandos und der MSZ schaut, muss man feststellen, dass es im Detail auch dort erhebliche Defizite gibt. Das Havariekommando leidet bis heute unter dem Problem, dass die Kooperationsvereinbarung von Bund und Ländern zwar den guten Willen erkennen lässt, aber die Kooperation eben das ist was der Name sagt: eine Kooperation und keine starke Behörde mit wirklichem Durchgriffsrecht. Dieser Begriff wurde ja auch wohlweislich im Kooperationsvertrag nicht verwendet. Die Führungskompetenzen des Havariekommandos im Bereich der Länder bleiben unklar, müssen es auch bleiben, weil im Rahmen der föderalen Ordnung ohne eine Verfassungsänderung hier gar nicht mehr zu erreichen war.

Das MSZ steht vor ähnlichen Problemen. So ist das MSZ nach wie vor nicht adäquat untergebracht und arbeitet seit seiner Schaffung 2005 nur in einem sogenannten „vorläufigen Wirkbetrieb“. D.h. Lagebilder werden beispielsweise wie zu Großvaters Zeiten mit Stecknadeln manuell erstellt; bis vor einigen Wochen sahen sich das Bundesinnenministerium und das Bundesfinanzministerium auch nicht in der Lage, auf ihren Schiffen gemeinsame Besatzungen für einen effizienteren Einsatz zu realisieren; für die geplante Evaluierung des MSZ weigert sich das Bundesverkehrsministerium auch den effizienten Mitteleinsatz überprüfen zu lassen, obwohl der Bundesrechnungshof dies dringend anmahnt.



Eine Anhörung der FDP-Bundestagsfraktion im Januar 2008 hat ergeben, dass derzeit niemand in Deutschland über die nötigen Einsatzmittel verfügt, um eventuelle terroristische Bedrohung zu Wasser abwehren zu können.

Es gibt nach Auffassung der FDP keinen Grund, die Terrorabwehr zu See der Bundesmarine zu übertragen. Wir bleiben bei unserer prinzipiellen Haltung: Kein Einsatz der Bundeswehr im Inneren. Stattdessen bedarf es einer ausreichend ausgestatteten Nationalen Küstenwache, die tatsächlich diesen Namen verdient und die alle notwendigen maritimen Kompetenzen bündelt.

Und mit dieser Forderung befinden wir uns in guter Gesellschaft. Angefangen von der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste über die meisten Küstenländer und die meisten politischen Parteien (auf Bundes- und Landesebene): fast alle fordern inzwischen eine wirkliche Nationale Küstenwache, die in einer einheitlichen Behördenstruktur für die Verkehrssicherheit, den Küstenschutz und die Abwehr terroristischer Gefahren zuständig ist. Zuletzt hat sich sogar der Fachdiskurs 1 der Föderalismuskommission II für die Schaffung einer solchen Küstenwache ausgesprochen. Doch schon kurz darauf ist das Thema wieder ins Stocken geraten. Dies liegt insbesondere am niedersächsischen Innenminister und am Bundesverkehrsministerium. Diese beiden Ministerien bilden die Speerspitze des Widerstands gegen die Küstenwache. Da die Küstenländer nur dann gemeinsam auftreten können, wenn alle fünf einer Meinung sind, hat dies zum Ende des Themas Küstenwache in der Föderalismuskommission geführt.

Die Widerstände des Bundesverkehrsministeriums beruhen wohl im Wesentlichen auf der Angst, dass man künftig für eine Nationale Küstenwache nicht mehr zuständig wäre und damit wahrscheinlich große Teile der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) an das Innenministerium verlöre. Diese Angst ist nicht unbegründet. Das Bundesinnenministerium wird wegen der Kompetenzen der Bundespolizei Abt. See, die in die Küstenwache übergangen und wegen der Terrorabwehr zu See, mit Sicherheit die eigene Zuständigkeit für die neue Bundesbehörde für sich reklamieren. Die Diskussion, welches Ministerium schließlich „den Hut aufhaben wird“ wird in fast allen Kreisen geführt, die sich mit dem Thema Küstenwache beschäftigen. Ich halte das für ein Thema von untergeordneter Wichtigkeit, das auf keinen Fall die Schaffung einer Küstenwache verhindern sollte. Dabei gibt es durchaus eine Reihe triftiger Gründe, die für eine Zuständigkeit des Verkehrsministeriums sprechen:

- Die WSV ist bereits heute für die Schifffahrtspolizei und Seeunfalluntersuchung und außerhalb des Küstenmeeres sogar für die die Sicherheit und Ordnung sowie die allgemeine Gefahrenabwehr zuständig.
- Der überwiegende Teil der Aufgaben einer Küstenwache wird im Bereich Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, mithin im Safety-Bereich liegen. Auch wenn der Security-Bereich natürlich wichtig ist und die größere Eingriffsintensität darstellt, wird er im Alltagsbetrieb nur eine untergeordnete Rolle spielen.
- Die Freiheit des Handels ist bereits heute durch verstärkte Security-Auflagen gefährdet und die Einschränkungen, die durch den US-Safe-Port-Act noch auf uns zukommen sind dabei noch gar nicht berücksichtigt, deshalb ist es



Hans-Michael Goldmann

Mitglied des Deutschen Bundestages

Seite 4 von 4 Seiten des Schreibens vom Sommer 2008

sinnvoll, wenn nicht die gesamte Arbeit einer zu schaffenden Küstenwache ausschließlich durch die Security-Brille betrachtet wird.

Es wäre aber fatal, wenn solche Zuständigkeitsfragen das gesamte Projekt „Nationale Küstenwache“ gefährdeten. Im Hinblick auf die Bemühungen der europäischen Ebene, die EMSA (Europäische Agentur für Sicherheit des Schiffsverkehrs) zu einer Europäischen Küstenwache auszubauen, wäre Deutschland gut beraten, seine unzureichenden föderalen Kompetenzverteilungen in diesem Bereich zu bündeln. „Aus europäischer Sicht kann es in jedem Mitgliedsland nur eine zentrale Ansprechstelle geben, nicht nur um den Koordinierungsaufwand gering zu halten.“ (FN 3) (FN 3 *„Stiftung Wissenschaft und Politik - Komplementärer Schutz für Deutschlands Küsten“* von Thomas Papenroth, FG3 DP 03, April 2005, Berlin) Dabei ist eine einheitliche Europäische Küstenwache durchaus nicht unumstritten, doch die Vergangenheit lehrt uns, dass bei solchen europäischen Entscheidungen nicht immer die Sinnhaftigkeit im Mittelpunkt der Erwägungen steht. Gerade aus dem Umweltbereich (auch aus Deutschland) erfahren die diesbezüglichen Bemühungen der Kommission große Unterstützung. Deshalb gehe ich davon aus, dass eine Europäische Küstenwache nur eine Frage der Zeit ist. Doch eben nicht nur deshalb, müssen wir in Deutschland unsere Hausaufgaben machen. Die Sicherheit des deutschen Seehandels und der Küstenschutz sind zu wichtige Themen – für ganz Deutschland – als dass wir es uns länger leisten könnten, wegen eines Zuständigkeitsstreits das Thema Nationale Küstenwache weiter schleifen zu lassen.