

BUNDESPOLIZEI kompakt

Zeitschrift der Bundespolizei
ISSN 2190-6718

41. Jahrgang
4-2014



Themenheft

Bundespolizei See

Titelthema

50 Jahre maritime Sicherheit an
den deutschen Seegrenzen

Seite 4

In- & Ausland

Einsatz gegen moderne Piraterie

Seite 18

Portrait

Zwei Kommandanten

Seite 28



Inhalt



Maritime Ermittlungs- und Fahndungsgruppe (MEFG)

Ob Seeunfälle, Umweltkriminalität oder unnatürliche Todesfälle auf deutschen Schiffen seewärts des deutschen Küstenmeeres: die maritimen Ermittler, unter ihnen Taucher, Kriminaltechniker und Auswerter, verfügen über das nötige Know-how.

Seite 24



Damals ... WEU-Donau-einsatz 1993-1996

Inmitten der Jugoslawienkriege halfen Bundesgrenzschützer, mandatiert von der Westeuropäischen Union (WEU), auf der Donau ein Handelsembargo der Vereinten Nationen gegen Serbien durchzusetzen: eine heikle Mission.

Seite 36



Das neue Kontrollboot B12

316 Pferdestärken bringen das knapp neun Meter lange Kontrollboot auf eine Spitzengeschwindigkeit von 35 Knoten. Abgesetzt vom Mutterschiff, kommt es bei grenzpolizeilichen Schiffs- und Hafenkontrollen zum Einsatz.

Seite 42

■ Titelthema

- 50 Jahre Bundespolizei See 4
- Kommentar 9
- Der Koordinierungsverbund Küstenwache 10
- Die Außenansicht 11

■ In- & Ausland

- Seemannsgarn und Sonnendeck? 12
- Die Bundespolizei im Einsatz gegen moderne Piraterie. 18
- DGzRS – Rausfahren, wenn andere reinkommen 22
- Eine Flugstreife ist wie eine Wundertüte. 24

■ Personal & Haushalt

- 5 Fragen an 27

■ Portrait

- Zwei Kommandanten 28

■ Recht & Wissen

- Seevölkerrecht: Rahmenbedingungen für Polizeiarbeit auf See 32
- Die Einteilung des Meeres 35
- Damals 36

■ Sport & Gesundheit

- Gesunderhaltung und Fitness der Bordfahrer 40

■ Technik & Logistik

- Das Kontrollboot B12 – mehr als nur ein Tochterboot . . . 42

■ Leserbrief

- 46

■ Zu guter Letzt

- Nachbesserung: § 22a BPolG . . 47

Impressum

Herausgeber

Bundespolizeipräsidium

Redaktion

Ivo Priebe (V.i.S.d.P.),
Marcus Bindermann, Fabian Hüppe,
Nathalie Lumpé, Anja Voss,
Christian Then, Rudolf Höser,
Daniela Scholz, Achim Berkenkötter,
Kurt Lachnit, Torsten Tiedemann,
Thomas Borowik, Frank Riedel,
Christian Altenhofen, Torsten Tamm,
Maik Lewerenz, Fiona Roloff,
Christian Köglmeier

Anschrift

Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam

Telefon/FAX

0331 97997-9405/-9411

E-Mail

redaktion.kompakt@polizei.bund.de

Intranet Bundespolizei

kompakt.polizei.bund.de

Internet

bundespolizei.de/kompakt

Layout & Satz

Mandy Deborah Zutz,
Fachinformations- und Medienstelle
der Bundespolizei

Druck

Bonifatius GmbH, Paderborn

Auflage

10 500

Erscheinung

6-mal jährlich

Wir danken allen Beteiligten für ihre Mitarbeit. Für den Inhalt der Beiträge sind grundsätzlich die Verfasser verantwortlich.

Alle Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Vervielfältigung außerhalb der Bundespolizei nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Herausgebers. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und die Vervielfältigung auf Datenträgern. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe

25. Juli 2014

Titelbild

Bundespolizei



Liebe Leserinnen und Leser,

„zum Schutz der Lübecker Bucht zwischen Priwall und Fehmarn soll der Bundesgrenzschutz wieder mit Wach- und Sicherungsfahrzeugen ausgerüstet werden“, so schlicht formulierte es im August 1964 Bundesinnenminister Hermann Höcherl. Damit war der Bundesgrenzschutz See aufgestellt. Wiederaufgestellt, muss man eigentlich sagen. Denn bereits von 1951 bis 1956 sicherte der damalige Seegrenzschutz auf der Nord- und Ostsee die bundesdeutschen Seegrenzen. Anders als der Bundesgrenzschutz an Land kam für die seegehenden Einheiten mit der Gründung der Bundeswehr aber zunächst das Aus. Alle 35 Wasserfahrzeuge und beinahe alle Beamten wurden zum Aufbau der Bundesmarine herangezogen.

1964 kam also der Neuanfang in Neustadt in Holstein. 50 Jahre ist das nun her. Dieses Jubiläum hat die Redaktion zum Anlass genommen, der Bundespolizei See ein Themenheft zu widmen. Wir blicken zurück in eine ereignisreiche Zeit für die Frauen und Männer auf See.

Um auch für „Landratten“ vom Alltag an Bord zu berichten, haben wir zwei **kompakt**-Redakteure mit einer Besatzung des Einsatzschiffes BP 24 „Bad Bramstedt“ auf Nordsee-Streife geschickt. Von ihren Erfahrun-

gen auf und in stürmischer See lesen Sie in der Rubrik „In- und Ausland“.

Seit einigen Jahren ist das Bewusstsein für die Bedrohung internationaler Seewege durch Piraten auch in Deutschland gewachsen. Wir zeigen, wie die Bundespolizei See mithilft, die internationale Seeschifffahrt sicherer zu machen.

1997 wurden die Einsatzschiffe der Bundespolizei in der ZDF-Serie „Küstenwache“ zu Fernsehstars. In mittlerweile 17 Staffeln verfolg(t)en wöchentlich bis zu fünf Millionen Zuschauer die Ermittlungen der Besatzung der „Albatros II“. Wir haben Manou Lubowski, Darsteller des TV-Kapitäns Thure Sander, und Birgit Thärichen, eine „echte“ Kommandantin auf einem Einsatzschiff, getroffen und mit ihnen über Fiktion und Wirklichkeit gesprochen.

Kurz vor Fertigstellung dieser Ausgabe erreichte uns die traurige Nachricht, dass unser Kollege und langjähriges Redaktionsmitglied Thorsten Völlmecke nach schwerer Krankheit verstorben ist. Wir sind in Gedanken bei seinen Angehörigen.

Ihr Ivo Priebe
Redaktion Bundespolizei **kompakt**

Titelthema



Foto: Bundespolizei

Bundespolizei See: 50 Jahre maritime Sicherheit an den deutschen Seegrenzen

Die Geschichte der Bundespolizei See ist facettenreich: Stand am Anfang der Aufgabenerfüllung der rein grenzpolizeiliche Aspekt im Mittelpunkt, so hat sie sich im Laufe der Zeit zu einer modernen Polizeiorganisation mit vielfältigen nationalen wie internationalen Aufgaben entwickelt. Am 10. August 2014 feiert die Bundespolizei See ihr 50-jähriges Bestehen. Mit ihrer täglichen Arbeit tragen die mehr als 500 Beschäftigten dazu bei, die Sicherheit und Ordnung auf Hoher See und im deutschen Küstenmeer zu gewährleisten.

Anfang der 2000er Jahre war eine Schiffsbesatzung des Bundesgrenzschutzes See (BGS See) zur

Sicherung des Castortransportes im Wendland eingesetzt und wartete auf ihre Ablösung. Hinzukommende „grüne“ Grenzschützer aus dem Süden

Deutschlands staunten nicht schlecht über den schwarzen Mehrzweckanzug der Besatzung und fragten, zu welcher Einheit die „blauen“ Jungs



Dass dies sich mittlerweile geändert hat, ist sicherlich nicht nur der Vereinheitlichung der Uniformen geschuldet. Ereignisse wie die dramatische Rettung der Passagiere und Besatzung der brennenden Fähre „Lisco Gloria“ im Oktober 2010 oder die Unterstützung einer Hamburger Reederei bei der Beendigung der Entführung des Containerschiffs „Taipan“ durch somalische Piraten rückten die Arbeit der Angehörigen der Bundespolizei See verstärkt in den Fokus der Wahrnehmung – innerhalb und außerhalb der Bundespolizei.

denn gehörten. Verblüfft stellten sie fest, dass der Bundesgrenzschutz auch über eine maritime Komponente und sogar über Schiffe auf Nord- und Ostsee verfügt. Und nicht nur einmal wurden die Kollegen des BGS See während des Einsatzes mit dem „schwarzen Block“ verwechselt, was neben vielen Verwirrungen auch ein Schmunzeln bei den beteiligten Kollegen hervorrief.



Vier Wachboote nahmen 1965 den Grenzstreifendienst in der Lübecker Bucht und der westlichen Ostsee auf.

Foto: Bundespolizei

Das Fährnglück „Lisco Gloria“

Im Oktober 2010 geriet die Fähre „Lisco Gloria“ mit 236 Personen an Bord rund sechs Seemeilen nördlich von Fehmarn in Brand. Das Bundespolizeischiff BP 22 „Neustrelitz“ erreichte zuerst die Position des Havaristen und koordinierte die Rettungsmaßnahmen. Die Passagiere und die Besatzung der „Lisco Gloria“ wurden zunächst von der „Neustrelitz“ aufgenommen und später an das Fährschiff „Deutschland“ übergeben. Alle Personen konnten gerettet werden.



Foto: Bundespolizei

Ein Blick in die Geschichte

Bereits von 1951 bis 1956 sicherte der Seegrenzschutz mit bis zu 1 000 Polizeivollzugsbeamten und etwa 35 seegehenden Fahrzeugen die deutschen Seegrenzen. 1956 wurde dieser jedoch personell überwiegend und materiell vollständig zum Aufbau der Bundesmarine herangezogen. Die Bundesmarine übernahm fortan alle Aufgaben des Seegrenzschutzes.

1963 trat das Bundesministerium für Verteidigung an das Bundesinnenministerium heran, um die Marine von der Verpflichtung zur Überwachung der Seegrenze und der Hoheitsgewässer vor der deutschen Küste zu entbinden. Per Erlass des Bundesministeriums des Innern wurde am 10. August 1964 der BGS See in Neustadt in Holstein neu aufgestellt. Der „Spiegel“ berichtete dazu in seiner Ausgabe 29/1964: „Bundesinnenminister Höcherl will für den Seegrenzschutz acht schnelle Wachboote bestellen. Sie sollen in Geschwindigkeit und Bewaffnung den zwischen Lübecker Bucht und dem Fehmarn-Belt kreuzenden Booten vergleichbarer Größe der DDR-Volksmarine überlegen sein.“

Konrad Tank, damals Leiter Ausbildung beim Grenzschutzkommando Küste in Bad Bramstedt, war von 1964 bis Mitte 1967 der erste Kommandeur des neu gegründeten BGS See. Er erinnert sich noch genau: „Ich wurde als Major im BGS mit der Wiederaufstellung des Bundesgrenzschutzes See beauftragt. Am 20. August 1964 trafen die ersten ‚Grenzjäger zur See‘ in Neustadt in Holstein ein und am 9. September 1964 um 15:00 Uhr lief die BG 1, eine Leihgabe der Bundesmarine, in den Hafen von Neustadt in Holstein ein.“ Es begann die Aufbauphase des BGS See. Die Wachboote BG 1 bis BG 4 bildeten die am 1. September 1965 in Dienst gestellte 1. Flottille.

Besonders schwierig gestaltete sich der Erwerb von Befähigungsnachweisen, die für den Dienst an Bord zwingend erforderlich waren. Konrad Tank: „Die Seefahrtsschulen des Landes Schleswig-Holstein forderten eine zweijährige Vorausbildung an Bord. Nur der Leiter der Seefahrtsschule Lübeck hat uns damals als Ausnahme einen Lehrgangsstapel für die Ausbildung eines Kapitäns auf Schiffen für die Fahrt in küstennahen Gebieten zur Verfügung gestellt. Und das nur unter der Bedingung, dass unser Teilnehmer den Lehrgang min-

destens unter den besten 30 Prozent bestehen muss, um weitere Lehrgangsstapel reservieren zu können. Unser Seemann wurde Lehrgangsbester.“

Pensionär Tank weiter: „Die Angehörigen der auch in Neustadt-Wieksberg stationierten Bundesmarine beäugten die Aufstellung eines see-fahrenden Polizeiverbandes kritisch. Wir versahen unseren Dienst an Bord von BG 1 in grüner Uniform, weshalb sie uns „Jäger auf See“ nannten.“

1967 erhielt der BGS See mit der Küstenjägerhundertschaft eine mobile Einheit zur landseitigen Überwachung der schleswig-holsteinischen Ostseeküste, die 1982 in „Küsteneinsatzhundertschaft“ umbenannt wurde. Waren die Beamten am Anfang vorwiegend im täglichen Streifendienst an der Ostseeküste eingesetzt, prägten unter anderem (Groß-)Einsätze bei Staatsbesuchen in Hamburg sowie die Unterstützung der Sicherungsgruppe Bonn des Bundeskriminalamtes die folgenden Jahre.

Im Februar 1969 lief der erste Neubau des Bundesgrenzschutzes See, die BG 11 „Neustadt“, vom Stapel. Es wurden insgesamt acht Patrouillenboote des Typs 157 in

Die Einsatzschiffe BP 26 „Eschwege“ und BP 22 „Neustrelitz“ im Bundespolizeihafen in Neustadt in Holstein. Namensgeber für die Einsatzschiffe sind frühere und heutige Bundespolizeistandorte. Der Schiffsname steht für eine Patenschaft mit Städten, die beispielsweise in gemeinsamen Sportwettkämpfen oder karitativen Veranstaltungen gepflegt wird.



Dienst gestellt und der 1. und 2. Flottille in Neustadt in Holstein zugeordnet. Sie nahmen ihre grenzpolizeilichen und völkerrechtlichen Aufgaben vorwiegend in der Ostsee an der innerdeutschen Grenze wahr.

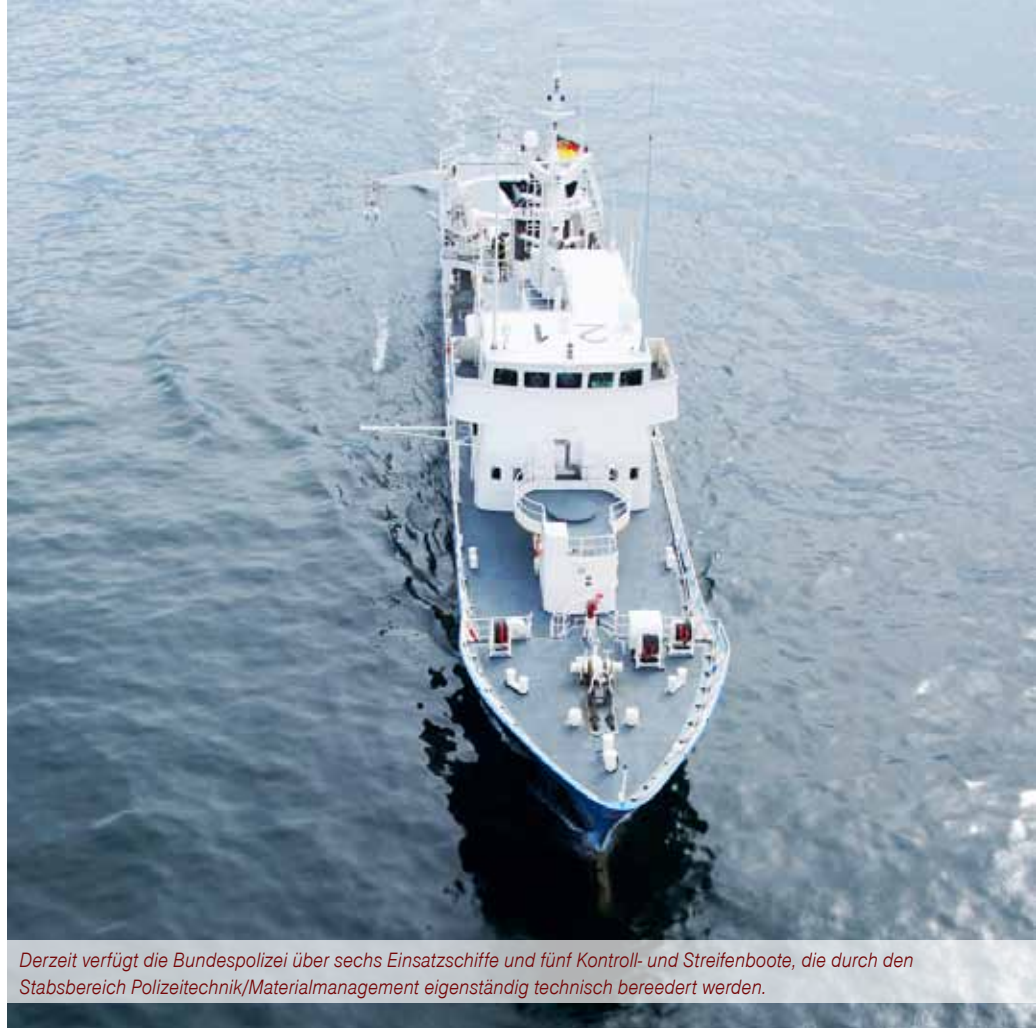
Nach der Übertragung der Aufgaben der Schifffahrtspolizei und des Umweltschutzes auf Hoher See verlegte 1982 das erste Patrouillenboot des BGS See in die Nordsee und nahm die Streifentätigkeit auf. Mit dem Fall der innerdeutschen Grenze und der anschließenden Wiedervereinigung brach 1989 auch für den BGS See eine neue Zeit an. Mit der Übernahme der Grenzschutzflottille Ost als 3. Flottille in Warnemünde ist der BGS See der einzige Verband aus dem „alten BGS“, in dem komplette Organisationsbereiche aus den alten und neuen Bundesländern zusammengeführt wurden.

Strukturreformen hinterließen auch bei der maritimen Komponente der Bundespolizei ihre Spuren: 1992 wurde die Küsteneinsatzhundertschaft aufgelöst, 1998 aus dem Bundesgrenzschutz See das Bundesgrenzschutzamt See und dieses 2005 in Bundespolizeiamt See umbenannt, um 2008 die heutige Organisationsform, die Bundespolizei See, einzunehmen.

Die Bundespolizei See heute

Die Bundespolizei See (BPOL See) ist Bestandteil der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt und besteht aus dem Direktionsbereich Bundespolizei See als Stab sowie den drei Bundespolizeiinspektionen in Cuxhaven, Neustadt in Holstein und Warnemünde als Einsatzdienststellen.

Der Direktionsbereich Bundespolizei See hat seinen Sitz in Neustadt in Holstein und gliedert sich in drei



Derzeit verfügt die Bundespolizei über sechs Einsatzschiffe und fünf Kontroll- und Streifenboote, die durch den Stabsbereich Polizeitechnik/Materialmanagement eigenständig technisch bereedert werden.

Stabsbereiche. Der Stabsbereich Maritimer Einsatz ist für die Grundsatzarbeit in den Themenfeldern Küstenwache und Seerecht sowie die maritime polizeiliche Auswertung und Analyse verantwortlich. Die Mitarbeiter in der Bundesleitstelle See im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven führen alle maritimen Einsatzmittel der Bundespolizeiinspektionen See und halten Kontakt zu den maritimen Partnerbehörden. Der Stabsbereich Polizeitechnik/Materialmanagement ist eine bundespolizeiweit einmalige Einrichtung zur technischen Bereederung der Einsatzschiffe und -boote. Die wichtigste Aufgabe des Stabsbereiches ist die Sicherstellung des technischen Betriebs der Einsatzschiffe im operativen Tagesgeschäft.

Kriminalitätsbereiche wie der sogenannte Pseudocrewwechsel oder die wachsende Bedrohung durch Piraterie zwingen die Bundespolizei See ständig zur Anpassung ihrer Stabsstruktur. Um auf diese Tendenzen reagieren zu können, wurde zu

Beginn des Jahres 2013 der Stabsbereich Maritime Sicherheit/Kriminalitätsbekämpfung gebildet. Neben der Wahrnehmung der klassischen Aufgaben der Kriminalitätsbekämpfung muss dieser Stabsbereich sich vielen neuen maritimen Bundespolizeiaufgaben stellen. So ist das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei bei der Bundespolizei See auf deutscher Seite federführend mit der Koordination kriminalpräventiver Maßnahmen im Phänomenbereich Piraterie beauftragt. Es berät und betreut die deutsche maritime Wirtschaft bei Passagen durch ein Risikogebiet und steht im Fall eines Piratenangriffs den Reedern mit maritimer Fachexpertise beratend zur Seite. Die Angehörigen des Bereichs Plausibilitätsprüfung zur Verhinderung des Pseudocrewwechsels prüfen Visaanträge von Seeleuten, die auf Schiffen anmustern möchten und den Aufenthalt in Deutschland bei den deutschen Botschaften beantragen. Mittlerweile arbeitet das Team der Plausibilitätsprüfung weltweit mit 60

Botschaften und Konsulaten zusammen. Die Maritime Ermittlungs- und Fahndungsgruppe (MEFG) führt Ermittlungen unter anderem im Zusammenhang mit Piraterie, bei Gewässerverunreinigungen, bei Seeunfällen unter Beteiligung deutscher Schiffe, bei Unfällen und unnatürlichen Todesfällen auf deutschen Schiffen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (außerhalb der 12-Seemeilenzone). Eine neue Herausforderung stellen die Ermittlungen im Rahmen polizeirelevanter Anlässe auf Offshore-Windenergieanlagen dar. Des Weiteren ist die Bundespolizei See an der gewerberechtl. Zulassung von privaten Bewachungsunternehmen für den Schutz deutscher Handelsschiffe vor äußeren Gefahren (insbesondere bei Piraterieangriffen) beteiligt. Die Zulassung erfolgt durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle im Benehmen mit der Bundespolizei.

Die Aufgaben in Nord- und Ostsee

Die operativen Aufgaben in Nord- und Ostsee werden durch die drei Bundespolizeiinspektionen See in Cuxhaven, Neustadt in Holstein und Warnemünde wahrgenommen. Die Inspektionen bestehen jeweils aus einer Führungsgruppe und acht Besatzungen. Sie verfügen über je zwei Einsatzschiffe. Diese Schiffe sind an 365 Tagen rund um die Uhr vor den deutschen Küsten präsent. Außerdem besitzen die Seeinspektionen in Neustadt in Holstein und Warnemünde bis zu drei Kontroll- und Streifenboote, welche die grenzpolizeilichen Überwachung im küstennahen Bereich verdichten und zur Kontrolle der Häfen eingesetzt werden. Unterstützt werden die seefahrenden Einheiten aus der Luft mit seeflugtauglichen Hubschraubern der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf.

Die Bundespolizei See ist mit ihren Einsatzfahrzeugen an der Seegrenze der Nord- und Ostsee für den grenzpolizeilichen Schutz des deutschen Staatsgebietes zuständig. Hierzu gehören die Verhinderung der unerlaubten Einreise über die 700 Kilometer lange Seegrenze, die zugleich eine Schengen-Außengrenze ist, und die Bekämpfung der Schleusungskriminalität. Das Einsatzgebiet erstreckt sich entlang der 3.249 Kilometer langen deutschen Küstenlinie bis hinaus auf die Hohe See. Seewärts des deutschen Küstenmeeres nimmt die Bundespolizei See alle allgemeinpolizeilichen Aufgaben wahr, überwacht und kontrolliert als Schiffahrtspolizei den Seeverkehr und ermittelt unter anderem bei Verstößen gegen Umweltschutzbestimmungen. Die Fischereiüberwachung und die Überwachung von Unterwasserarbeiten, des Meeresbergbaus und der Forschungshandlungen in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) werden als übertragene Aufgaben wahrgenommen. Durch die ununterbrochene Seepräsenz sind die

Gemischte Besatzungen

Die Bundespolizei und der Zoll bilden auf ihren Einsatzschiffen in Nord- und Ostsee gemischte Besatzungen. Dabei versehen Zollbeamte auf den Schiffen der Bundespolizei See ihren Dienst und im Gegenzug fahren Bundespolizisten auf den Einsatzschiffen der Bundeszollverwaltung zur See. Mit den gemischten Besatzungen sollen die Kompetenzen und gesetzlichen Befugnisse von Zoll und Bundespolizei auf See gebündelt werden. Die Beamten werden in bestehende Besatzungen integriert. Die originären Befugnisse der Zollverwaltung und der Bundespolizei verbleiben jedoch bei den Beamten der jeweiligen Behörde.

Einsatzschiffe sowie die Kontroll- und Streifenboote auch bei Maßnahmen der Seenotrettung und Hilfeleistung unmittelbar beteiligt.

International kooperiert die Bundespolizei See im Kampf gegen die grenzüberschreitende Kriminalität mit den niederländischen, dänischen und polnischen Grenzschutzbehörden. Angehörige der BPOL See arbeiten zudem in verschiedenen internationalen Gremien, wie beispielsweise der europäischen Grenzschutzagentur FRONTEX oder der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO, einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen.

Nachwuchs

Um auch in Zukunft alle maritimen polizeilichen Aufgaben erfüllen zu können, bedarf es engagierten und qualifizierten Nachwuchses. Mit dem Maritimen Schulungs- und Trainingszentrum (MaST) verfügt die Bundespolizei See über eine Fortbildungsstätte, in der sowohl die spezialfachliche maritime Basisfortbildung von Nachwuchskräften für den Einsatz an Bord von Seefahrzeugen in allen Funktionsebenen als auch die Erhaltungsfortbildung und Erweiterung von Qualifikationen von bereits ausgebildeten Einsatzkräften gewährleistet wird. Voraussetzungen für den Dienst an Bord sind eine abgeschlossene Laufbahnausbildung in der Bundespolizei, das Bestehen eines Eignungsfeststellungsverfahrens und der Nachweis der Seetauglichkeit. Nach erfolgreichem Abschluss der 18-monatigen maritimen Verwendungsfortbildung am MaST steht einem Einsatz als Seemann, Techniker oder Nautiker auf den Einsatzschiffen und -booten der Bundespolizei See nichts im Wege.

Kommentar

Chefsache, Meer oder weniger

9

Sie fürchten weder Sturm noch Flaute. Sie lassen sich nicht von gefrierendem Regen und nicht von heißer Sonne stoppen. Kein Seegang bringt sie aus dem Gleichgewicht. Ob Ebbe oder Flut, ob Tag oder Nacht, so schwierig es auch sein mag, sich den Weg durch dichte Nebelschwaden oder meterhohe Wellen zu bahnen – sie weichen nicht vom Kurs ab. Soll doch der peitschende Wind die salzig-kalte Gischt ins Gesicht schleudern – sie beißen die Zähne zusammen und machen weiter. Denn sie wissen: Egal wie beschwerlich die Route, an ihrem Ende wartet der sichere Hafen.

Nicht nur die Seefahrer unter uns, auch die Bundespolizei-Landratten müssen sich durch die Herausforderungen des dienstlichen Alltags kämpfen, kleinen und großen Gefahren standhalten. Sie trotzen Widrigkeiten aller Art, denen man am Bahnhof, am Flughafen, bei der Binnengrenzfahndung oder auch im Büro begegnet – und die man oftmals genauso wenig wie Sturm und Seegang besänftigen oder beherrschen kann. Es gibt Dienststellen, die schon nach wenigen Stunden die Fahndung einstellen müssen, weil alle Gewahrsamsräume im Nu belegt sind. Ermittlungsdienste, wo Schreibtische unter der Aktenlast zusammenzubrechen drohen. Einsatzzüge, die Wochenende für Wochenende pöbelnden Fußballfans die Stirn bieten. Streifenbeamte, die von widerpenstigen Zeitgenossen angespuckt oder gar körperlich angegriffen werden. Von wiederholten Stellenstrei-

chungen gebeutelte Verwaltungen, die eigentlich nicht mehr funktionsfähig sind, aber trotzdem weitermachen. Und Tarifbeschäftigte, die in Ballungsräumen rund zwei Drittel ihres Gehalts aufbringen müssen, um die Miete bezahlen zu können, aber trotzdem nicht zu städtischen Ämtern oder Landesbehörden wechseln, um dort lukrativere Jobs anzunehmen. Sie alle brauchen einen sicheren Hafen, in den sie zurückkehren können.

Jeder einzelne Chef sollte so ein sicherer Hafen sein. Denn davon, ob er dies will und kann, hängt sehr viel mehr ab als nur der Wohlfühlfaktor der Dienststelle. Professor Robert I. Sutton, der in Stanford an einer der renommiertesten US-amerikanischen Business Schools lehrt und als Buchautor und Unternehmensberater international geschätzt wird, weiß: „Die direkten Vorgesetzten haben weit mehr Einfluss auf das Engagement und die Leistung von Mitarbeitern als der Fakt, ob ihre Unternehmen als großartige oder miserable Arbeitgeber bewertet werden.“¹ Das Gallup-Institut bestätigt diese These mit seit Jahrzehnten gleichlautenden Forschungsergebnissen: Wenn ein Mitarbeiter (innerlich) kündigt, dann meist deshalb, weil er mit seinem Chef nicht klar kommt, weil er das Gefühl hat, dass der Vorgesetzte seine grundlegenden Bedürfnisse und Erwartungen teilweise oder völlig ignoriert.²

Dabei haben es Forscher wie Robert I. Sutton längst herausgefunden, was eine gute Führungskraft aus-

macht. Zahlreiche Studien belegen: Der Chef muss vor allem zuhören und die eigenen Interessen der gemeinsamen Sache unterordnen können. Häfen gibt es ja, damit Schiffe und deren Crews gestärkt wieder losziehen und die raue See bezwingen können. Nur einer soll ewig umherirren und nie ankommen müssen – der Fliegende Holländer. Aber der ist bekanntlich kein Bundespolizist. Sondern sein eigener Chef.

Thomas Borowik

¹ „Generation Chef“, *Süddeutsche Zeitung* vom 17. Mai 2014.

² Siehe *Gallup Engagement Index 2013*.



Foto: Foto-Studio Strauß, Alteiling

Der Autor (45) leitet die Pressestelle der Bundespolizeidirektion München. Der dienstälteste **kompakt**-Redakteur greift in seiner Kolumne die polarisierenden Aspekte des jeweiligen Titelthemas auf.



Der Koordinierungsverbund Küstenwache



Foto: Bundespolizei



Foto: Bundespolizei



Foto: Maritimes Sicherheitszentrum



Foto: Stefan Wasmund

Die Seegebiete in Nord- und Ostsee sind nur mit einem hohen personellen und materiellen Aufwand zu überwachen. Dies erfordert eine bestmögliche, über den normalen Informationsaustausch hinausgehende Kooperation der mit den maritimen Aufgaben betrauten Behörden und Organisationen, um eine den Anforderungen gerecht werdende Sicherheitsarbeit gewährleisten zu können.

Im Jahr 1994 wurde auf der Grundlage eines Bundestagsbeschlusses die Küstenwache als Koordinierungsverbund der Bundesvollzugskräfte auf See gegründet. Primäre Ziele waren die Verbesserung der Zusammenarbeit der beteiligten Behörden des Bundes und die Koordination des Einsatzes der bundeseigenen Fahrzeuge.

Zu den Vollzugskräften auf See gehören die Schiffe der **Bundespolizei (BPOL)**, der **Bundeszollverwaltung (BZV)**, der **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung** sowie des **Fischereischutzes der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)**.

Jede einzelne dieser Behörden behält jedoch ihre Zuständigkeiten und Aufgaben, gegenseitige Weisungsbefugnisse bestehen nicht. Auch wurde je ein Küstenwachenzentrum für die Nord- und Ostsee eingerichtet.

Optische Erkennungsmerkmale aller in der Küstenwache eingesetzten Schiffe und Boote sind der Schriftzug „Küstenwache“, die schwarz-rot-goldene Kennzeichnung am Schiffsrumpf sowie das Wappen der Küstenwache.

Zur Verbesserung der Zusammenarbeit aller beteiligten Behörden mit maritimen Aufgaben wurden in den letzten Jahren weitere Maßnahmen getroffen. So nahm zum 1. Januar 2007 das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven seinen Wirkbetrieb auf. Das MSZ versteht sich als ein Kommunikations- und Kooperationsnetzwerk für operative Kräfte des Bundes und der fünf Küstenländer für maritime Sicherheit. Der operative Kern des MSZ ist das gemeinsame Lagezentrum See (GLZ See). Eine Organisation, die für die Seeraumüberwachung sowie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr und des Unfallmanagements zuständig ist. Im GLZ See arbeiten die operativen Einheiten des Bundes und der fünf Küstenländer im 24-Stundenbetrieb zusammen. Zur Optimierung bewährter Strukturen in der Alltagsorganisation und Nutzung zusätzlicher Synergien wurde zudem im April 2013 die Bundesleitstelle See (derzeit bestehend aus BZV, BLE und BPOL) im MSZ eingerichtet.

Torsten Tamm

Kolumne: Die Außenansicht

„Küstenwachen“

Zu ständigen bei der Polizeiarbeit sind eine ziemlich trockene Materie, die selbst bei näherer Betrachtung einige Dinge nur verkomplizieren. Die Arbeit der Küstenwache zum Beispiel. Für Landratten ist es geradezu unmöglich zu erklären, warum sich die Schiffe der Küstenwache in unterschiedlichen Farben durch Nord- und Ostsee wühlen. Und warum nicht auf allen Booten, auf denen „Küstenwache“ steht, auch Bundespolizei drin ist. In der Fernsehserie ist die Welt da einfacher.

Erst ein Ausflug an die See konfrontiert die Serienfans mit der realen Härte deutscher Bürokratie. Und das Farbgewirr wirft Fragen auf: Sind die schwarzen Kreuzer für Tarneinsätze in der Nacht? Laufen die grünen Schiffe nur bei bestimmten Algenlagen aus? Und wozu eigentlich auch noch die weißen SAR-Schiffe? Die Zuständigkeiten an der deutschen Seegrenze sind kaum zu durchschauen. Es wäre vielleicht auch nicht nötig, sie überhaupt zu thematisieren, wenn die gelebte Behördenvielfalt vor der deutschen Küste nicht unangenehme Folgen für den Polizeialtag hätte. Ein Sparzwang ist naheliegend, wenn gleich mehrere Behörden mit ähnlich ausgestatteten teuren High-tech-Schiffen unter dem Deckmantel der Küstenwache in See stechen.

Möglicherweise ist jetzt die Zeit für die Bundespolizei gekommen, doch mal einen intensiven Blick in das trockene Verwaltungsrecht zu werfen und sich einen Schritt nach vorn zu bewegen. Denn die Situation ist günstig – neuerdings. Noch vor wenigen Monaten musste der Auftrag an

der EU-Außengrenze an der Ostsee eher in der Form erfüllt werden, dass sich die Kontrolleure der europäischen Partnerstaaten mit einem zufriedenen „Jawoll, die gucken hin, die Deutschen!“ in die Koje schmeißen konnten. Und eine ruhige EU-Außengrenze bringt die Sparfüchse auf absurde Ideen: Diesel sparen! Bei Einsatzfahrten. Oder die Ausrüstung zurückschrauben? Das war's dann für das praktische Oberschenkelholster, mit denen sich schwindelfreie Polizisten akrobatisch von Bordwand zu Bordwand schwingen, ohne Gefahr zu laufen, die Dienstpistole neben einem Wrack aus Kaisers Zeiten auf dem Grund der Ostsee zu versenken. Überlegungen, die keinem helfen.

Ein drastischer Schnitt wäre nötig und er wird schon bald wieder gefordert werden. Weg von parallel arbeitenden Behörden und hin zu gemischten Spezialtruppen mit größeren Befugnissen und Zuständigkeiten. In den Zeiten der gelebten Langeweile auf See hätte man schwer voraussagen können, welche Behörde

letztendlich die Oberhand behalten würde. Doch die Krimkrise hat die Ausgangslage geändert. Und dadurch tun sich Chancen auf. Für eine starke Polizeitruppe mit Erfahrung in der grenzpolizeilichen Überwachung.

Eine schnelle Entspannung der Lage ist nicht zu erwarten. Ein Krieg sicherlich auch nicht. Trotzdem sollte sich die Bundespolizei ihrer Posten und Schiffe nicht zu sicher sein. Der Schritt, aus unterschiedlichen „Küstenwachen“ eine Einheit zu formen, wird über kurz oder lang gemacht. Wenn jetzt ein konstruktiver Vorschlag aus dem Bundesinnenministerium diesen Schritt einleiten würde, wäre es ganz klar, unter wessen Führung diese Zusammenlegung der Behörden auf See vollzogen würde. Für die Bundespolizei wäre es ein guter Zeitpunkt, sich intensiv mit der selbst auf See trockenen Materie der Zuständigkeiten auseinanderzusetzen.

Torsten Mehlretter



Torsten Mehlretter (46) war von 1988 bis 1994 Bundesgrenzschutzbeamter, ehe er als Redakteur unter anderem für RTL-Nord und SPIEGEL TV arbeitete. Später war er als Drehbuchautor und Regisseur tätig. Seit 2012 ist er TV-Produzent und erstellt Reportagen und Dokumentationen. Für seine Werke wurde er unter anderem mit dem Deutschen Wirtschaftsfilmpreis und dem Ernst-Schneider-Preis ausgezeichnet. Das Foto zeigt ihn in der Bildmitte neben seinem Kameramann Axel Thiede und dem Kameraassistenten Wolfram Witt auf der BP 26 „Eschwege“.

Seemannsgarn und Sonnendeck?

Auf Nordseestreifen mit der BP 24 „Bad Bramstedt“

Meine Tasche ist gepackt, wetterfeste Kleidung sollte ich mitbringen: „Es kann rau werden“, hatte man mir gesagt. 20 kleine Reisebegleiter liegen auf dem Beifahrersitz, Wirkstoff Dimenhydrinat – ein Medikament gegen Übelkeit. Mit einer Portion Ungewissheit und Grummeln im Bauch mache ich mich auf den Weg nach Cuxhaven. Sechs Tage Nordseestreifen mit der BP 24 „Bad Bramstedt“ liegen vor mir, dem Münsterländer, der die Seefahrt lediglich aus der ZDF-Serie „Küstenwache“ kennt.

Meine Gedanken schweifen zwischen Kreuzfahrt, Sonnendeck und eingeschworenen Seeleuten, deren Tagesabläufe wir vermutlich durcheinanderbringen werden. Wir, das sind Rudolf Höser und Achim

Berkenkötter, Kollegen der Redaktion der Bundespolizei *kompakt*, welche einen kompletten Streifenturn der 7. Besatzung der Bundespolizeiinspektion See Cuxhaven begleiten werden.

An der Nordseeküste empfängt mich an diesem Juniabend herbstliches Wetter. Beste Voraussetzungen für unsere Hochseefahrt, denke ich und gehe mit diesem Gedanken ins Bett. Es ist die vorerst letzte und ruhige Nacht an Land. Am nächsten Morgen treffe ich meinen Kollegen Rudi zum Frühstück in der „Sturmflut“ am Fährhafen. Erfahrene Seemänner haben uns schließlich geraten, nie mit leerem Magen an Bord zu gehen. Der Blick über die Hafenmauer offenbart schon jetzt die aktuellen Seeverhältnisse: grauer Himmel, Nieselregen und Schaumkronen auf dem Wasser

– keine guten Voraussetzungen für Landratten, wie wir zwei es sind. Egal, auf geht's an die Anlegestelle.

Unsere BP 24 wird gerade von der Vorgängercrew geräumt, warmer Wechsel nennt sich das. Über eine provisorische Rutsche wird der Proviant an Bord geschoben, jeder fasst mit an. Nachdem sich der Ablösetrubel gelegt hat, gehen wir mit Bootsmann Hans Jessen durch die „Bad Bramstedt“. Er zeigt uns jeden Winkel. Von der Brücke bis zum Wäschelager, vom kleinen Fitnessraum bis zur Ruderanlage – alles erklärt er uns ruhig und souverän.

Unsere Kammer, wie es seemännisch heißt, beziehen Rudi und ich ganz vorn im Bug. Doppelstockbett, eng, mit zwei kleinen Bullaugen für

Ein seltener Augenblick für Landratten auf Nordseestreife: Im Licht der untergehenden Sonne liegt die BP 24 im ruhigeren Wasser vor Anker.

den Blick über die Nordsee. Was „ganz vorn“ letztlich bedeutet, sollten wir schon wenige Stunden später am eigenen Leib erfahren. Nachdem wir uns so gut es geht eingerichtet haben, steht ein erstes Treffen mit der Crew an. In der Messe gibt Kommandant Hans-Joachim Paulsen einen Einblick in die bevorstehende Streifenfahrt. Bordkoch Hans Spingler tischt eine erste Stärkung auf: Heißwurst und Brot mit Butter. Richtig Appetit haben wir keinen, die Ungewissheit überwiegt.

„Tabletten mit?“ Rudi und ich nicken. „Dann nehmt die jetzt.“ Kurze und unmissverständliche Ansagen sind seemännische Grundlage. Endlich läuft der Diesel, Kommandant

Paulsen lässt drei Signaltöne geben, die Schrauben drehen rückwärts. Das 66-Meter-Boot bewegt sich langsam seitwärts vom Kai weg. Wir steuern auf die Hafenausfahrt zu, ein langer Signaltone: Achtung! Andere Schiffe warten und lassen uns passieren. Links an der „Alten Liebe“ stehen Zuschauer und winken der auslaufenden BP 24 zu. Erste Seemannsromantik macht sich breit, wir sind angekommen im Leben auf See.

Doch schon wenig später fallen wir mit den ersten Wellen buchstäblich zurück in die Realität. Der Wind nimmt stetig zu, unser Schiff stampft grob in Richtung Nordwesten, den Wellen entgegen. Wir stehen neben dem Kommandanten und schauen gebannt auf das Meer. Ständig schaukelt sich das Boot auf, fällt mit den Wellen zurück ins Tal, ein kurzer Ruck nach links und rechts. Tief durchatmen und festhalten! Als ich über meine Schulter schaue, steht Rudi bleich neben mir. Schweißperlen auf der Stirn, das Diensthemd durchnässt. Ihn hat es

richtig erwischt, die Seekrankheit nimmt Einzug. „Schämen muss sich hier niemand“, sagt Kommandant Paulsen. „Jeden kann es erwischen, auch uns.“ Nach einigen Stunden ändern wir endlich den Kurs und das Schiff gleitet mit den Wellen in Richtung Jade.

Der Anker fällt, die BP 24 richtet sich mit Wind und Wellen aus und lässt auf eine etwas ruhigere Nacht hoffen. Kurzes Abendessen in der Messe, und ich falle müde in meine Koje. Schnell schlafe ich ein, allerdings ist die Nacht nach wenigen Stunden vorbei. Das Boot rollt unentwegt von links nach rechts, die Ankerkette rutscht klirrend über den Schiffsstahl.

Müde gehen wir um 6:30 Uhr auf das Hauptdeck und frühstücken mit der Besatzung in der Messe. Das Wetter lässt immer noch zu wünschen übrig. Kommandant Paulsen entschließt sich weiterhin zu ankern. Bei den widrigen Verhältnissen würde

Mit einem Lächeln und viel Verständnis für die Mannschaft an Bord: Kommandant Joachim Paulsen auf der Schiffsbrücke der BP 24 „Bad Bramstedt“.





Der Leitende Maschinist Fred-Hermann Steffens überwacht die Technik im Bauch der BP 24. Die vielen Aggregate und Generatoren verursachen eine Menge Lärm und Hitze. Arbeiten ist nur mit Gehörschutz möglich.



Meike Walter ist die einzige Frau in der 7. Besatzung. Sie wird als Nautikerin eingesetzt. Hier studiert sie die Seekarte und berechnet den Kurs des Schiffes.

eine Seeraumüberwachung wenig Sinn machen, erläutert er uns. Wichtig ist immer, die Crew und das Einsatzmittel zu schonen, um so für einen Einsatz bereit zu sein. Das bedeutet Pause, sollte man meinen. Doch jeder hat hier an Bord seinen Job. Im Rhythmus von jeweils sechs Stunden wechseln sich die Frauen und Männer an ihren Arbeitsplätzen ab. Unter Deck werden die Filter der Trinkwasseranlage gereinigt, die Stabilisatoren überprüft und der Diesel wird gewartet. Wer gerade Bereitschaft hat, liest oder sucht in seiner Kammer etwas Ruhe. „Seeklar zu jeder Zeit“ ist jedoch oberster Grundsatz.

Wir schlüpfen in gelbe Anzüge, eine Hafenkontrolle steht auf dem Programm. Unser Notsignal hängen wir außen an den Karabiner, die Leuchtfackel kommt in die Tasche. Das Bereitschaftsboot hängt schon am Haken. „Los rein, wir müssen los“, ruft Volker Jakobs. Rudi und ich klettern über die Reling in das kleine Boot. Wenige Sekunden später setzen wir auf der welligen Nordsee auf. Der kleine Außenborder heult, die Leinen werden gelöst und schnell entfernen wir uns in Richtung Land. Routiniert bringt uns Volker, immer die Wellen im Blick, zunächst nach Hooksiel, dann durch einen Priel weiter in

den Hafen von Horumersiel. Schnell merken wir, dass der Job an Bord ein unglaubliches Maß an Können und Erfahrung erfordert. Im Notfall, wenn Menschenleben in Gefahr sind, muss jeder Handgriff sitzen. Die Natur zeigt uns unsere Grenzen, bestätigt jedes Crewmitglied.

Zurück auf der BP 24 warten warmer Kaffee und Erdbeerkuchen. Unglaublich, was Bordkoch Hans Spingler täglich für einen Verpflegungssatz von 7,15 Euro pro Person in seiner Kombüse zaubert. Spargel, Steaks, Pfannkuchen und Mohnzöpfe, alles kein Problem für ihn. Über sein Essen

„Wie willst du deinen Kindern erklären, dass sie keinen Mann zum Vater haben!“ Das war nur einer der herzlich-kantigen Sprüche, mit denen der Seemann Volker Jakobs (links) die Landratten Achim Berkenkötter (Mitte) und Rudi Höser (rechts) aufmunterte, doch endlich von Bord zu springen.



Foto: Hans Spingler

Foto: Rudolf Höser

schimpft hier keiner. Seeluft und Salzwasser machen allerdings nicht nur hungrig, sondern auch müde, um 21 Uhr verschwinden wir in unsere Kojen. Eine herrliche Nacht – und wir glauben, uns an das Schaukeln und ständige Glucksen des Wassers gewöhnt zu haben.

„Super geschlafen“, prahlen wir morgens am Frühstückstisch. „Das war die letzte ruhige Nacht“, entgegnet uns Bootsmann Hans Jessen

Wir sind nachdenklich, schauen in das glasklare, türkisfarbene Wasser. Irgendwie gehören wir jetzt schon dazu. Hier draußen ist alles ganz anders, unvergleichlich, kameradschaftlich, ein sehr persönliches Miteinander. 14 unterschiedliche Charaktere, die zusammen zur See fahren, tagelang ohne Kontakt zur Familie. „Deshalb ist ein gutes Team auch unglaublich wichtig. Jeder muss hier an Bord funktionieren, ansonsten ist unser Auftrag in Gefahr. Ohne

bewusst, dass ich die Seetablette vergessen habe. Wellen bauen sich auf, der Wind frischt stark auf. Essen ist an diesem Tag kaum möglich, die ganze Besatzung wird durchgeschüttelt. „Motor Vessel Hang Fu, Motor Vessel ...“, spricht Malte Barth, stellvertretender Kommandant in das Funkgerät. Er überprüft ein vor uns fahrendes Containerschiff, fragt nach Herkunft, Anzahl der Besatzungsmitglieder, Nationalität. Die Verständigung ist gut, das Englisch des



Rückkehr von der Hafenkontrolle: Mit dem Schlauchboot an die BP 24 heranfahren und andocken – auch das will gelernt sein.

mit seemännischem Humor. Die Maschinen sind seeklar, der Anker wird eingeholt. Hans, der Jahrzehnte auf Schiffen der Bundespolizei verbracht hat, steht an der Reling und schwelgt in Erinnerungen. „Schaut euch jetzt mal die Nordsee an, alles sauber. Früher waren wir hier die Müllabfuhr. Kühlschränke, was haben wir alles aus dem Wasser geholt. Das ist unser Verdienst, wir müssen hier präsent sein.“

Team kein Erfolg“, sagt Kommandant Paulsen. Ein sehr besonnener, ruhiger und sachlicher Mensch. Am Abend spielt Deutschland gegen Ghana, die Weltmeisterschaft geht selbstverständlich nicht über Bord. Auch Hans sollte übrigens nicht Recht behalten, die folgende Nacht wird ruhig.

Doch gerade liegen die Ostfriesischen Inseln hinter uns und mir wird

chinesischen Kapitäns am anderen Ende der Leitung jedoch nicht. Aber nach Improvisation und vielen Wiederholungen ist die grenzpolizeiliche Befragung auf Hoher See erledigt, beide Männer wünschen sich eine gute Fahrt. Bei diesem Wellengang klingt das für Rudi und mich jedoch eher makaber.

Nach weiteren 45 endlosen Minuten liegt steuerbord endlich



Arbeitsteilung: Achim Berkenkötter (rechts) springt gleich im Überlebensanzug über Bord, gefolgt von Volker Jakobs (zweiter von rechts). Damit alles funktioniert überwacht Bootsmann Hans Jessen die Übung. kompakt-Fotograf Rudi Höser bereit sich vor, den mutigen Sprung (Foto unten) zu dokumentieren.



Vorsorglich nehme ich eine Tablette mit einem Schluck Wasser und lehne mich wieder zurück, ganze 15 Minuten. Das Boot stampft durch die Wellen, ich packe mein Kopfkissen und verschwinde nach oben in die Messe, lege mich dort auf die Eckbank. Hier in der Mitte des Schiffs ist es am erträglichsten. Irgendwann höre ich den Smutje schimpfen, in der Kombüse scheppert es. Das Frühstück fällt aus, bei diesem Seegang ist Kochen unmöglich.

Später sitzen wir auf der Brücke, vorbei am Offshore-Windpark Alpha Ventus geht es wieder raus auf das offene Meer, der letzte Tag, bevor wir wieder unseren Heimathafen anlaufen. Kommandant Paulsen versucht seinen Gästen gegenüber das schlechte Wetter zu rechtfertigen und sagt, das sei halt typisch für die 7. Besatzung. Unsere Sehnsucht nach festem Boden unter den Füßen schmälert das allerdings nicht – „nur“ noch 19 Stunden Achterbahn ...

Helgoland. Wir laufen die Insel mit den Wellen an, wieder hängt das kleine Bereitschaftsboot am Haken und wir steigen ein. Allerdings sind die Verhältnisse hier auf dem offenen Meer wesentlich rauer. Ich habe das Gefühl, als würden uns die Wellen einholen. Wir erreichen vom Salzwasser gut bedacht den Hafen, um wenig

später auch schon umzukehren und von unserer BP 24 während der Fahrt zurück an Deck gezogen zu werden. Wir sind geschafft, nur noch schnell zu Abend essen und ab in die Koje.

3:49 Uhr: Scheppernd wird der Anker eingeholt, der Diesel läuft. Schnell aus dem Bett, Uniform an.

Getreu dem Bootsmann Hans – „Einmal am Tag muss es kribbeln im

Bauch!“ – kommt Volker mit einem roten Überlebensanzug. „Wer kann schon behaupten, mitten auf der Nordsee im Wasser gelegen zu haben?“ Meine Begeisterung hält sich jedoch mehr als in Grenzen, war ich doch froh, bald wieder auf dem Heimweg zu sein. Also Anzug an, Relling auf, mein Magen dreht sich und schon liege ich auf dem Rücken in der See, Volker gleich hinter mir, Gott sei Dank bin ich wenigstens nicht allein. „Mann über Bord“, höre ich noch ganz schwach. Ein unglaubliches Gefühl, regungslos mit den Wogen der Nordsee zu schaukeln, 300 Kilometer vom Festland entfernt, angewiesen auf Crew und Technik. Am Horizont sehe ich den Rauchschweif der „Bad Bramstedt“. Eine steile Kurve und sie steuert gerade auf mich zu, wenige Meter vor mir ein kurzer Seitenstrahl und das Boot liegt zum Greifen nah. Ich kann den Bug mit den Händen anfassen, die ganze Mannschaft ist an Deck. Bordkoch Hans hält mir den Enterhaken entgegen, mit der nächs-

ten Welle greife ich ihn und werde nach achtern geführt. Dort hängt das Kletterrettungsnetz, eine Art Strickleiter, die ich fasse und mich so langsam wieder an Deck hangeln kann. Alles passte, Übung beendet, und ich kann ein klein wenig lächeln.

Am späten Abend fahren wir mit den Wellen gen Heimat. Tatsächlich macht sich bei Rudi und mir Wehmut breit. Das Stampfen und Rollen des Bootes in den Wellen werden wir sicherlich nicht vermissen. Schlafmangel, Unwohlsein und keinen Kontakt zur Familie ebenfalls nicht. Doch das Miteinander und der tolle Umgang, dieses Zwischenmenschliche – daran werden wir noch oft denken. Als wir am Morgen in Cuxhaven einlaufen, liegen 552 Seemeilen hinter uns. Vom Sonnendeck waren wir mehr als weit entfernt, Seemannsgarn haben wir allerdings reichlich genießen dürfen.

Achim Berkenkötter



Der Kranausleger der BP 24 hat das Kontrollboot ausgesetzt. Mit voller Kraft geht die Fahrt zur nächsten Hafenkontrolle.

Foto: Rudolf Höser

Bootsmann Hans Jessen ist ein erfahrener Kollege, der im kommenden Jahr in den verdienten Ruhestand geht. An Deck ist er für das seemännische Geschehen verantwortlich.



Foto: Rudolf Höser

Die Bundespolizei im Einsatz gegen moderne Piraterie

18

Seit 2007 wird die internationale Seeschifffahrt zunehmend durch Angriffe von Piraten im Seegebiet Horn von Afrika bedroht. Durch die Entführung des deutschen Containerschiffes „Hansa Stavanger“ im April 2009 hat sich auch in Deutschland das Bewusstsein für die Bedrohung verändert. Die Bundespolizei hat darauf reagiert und durch den Aufbau des Piraterie-Präventionszentrums der Bundespolizei, eines Maritimen Dauerdienstes und die Mitwirkung am Zulassungsverfahren für bewaffnete private Sicherheitsdienste den Schutz von Handelsschiffen gegen Piraten erheblich verbessert.

Die Piraten nutzen für ihre Angriffe auf Schiffe kleine, wendige Boote, sogenannte Skiffs, die mit leistungsstarken Außenbordmotoren angetrieben werden.



Foto: EU Naval Force Media and Public Information Office

See räuberei ist so alt wie die Schifffahrt selbst. Bereits 1856 erfolgte mit der Pariser Seerechtsdeklaration eine internationale Ächtung. Die Piraterie galt danach als vernachlässigbar und bestand zumeist darin, dass in Häfen oder auf Reeden Ladung gestohlen oder geraubt wurde. Diese Lage hat sich seit 2007 erheblich verändert. Die moderne Piraterie ist eine erfolgreiche Form der organisierten Kriminalität im Seehandel geworden. Mit den Schwerpunkten Horn von Afrika, Golf von Guinea und der Straße von Malakka existiert eine

massive Bedrohung der bedeutenden Seehandelswege. Deutschland mit seiner vom Außenhandel abhängigen Wirtschaft und einer Handelsflotte von 3 523 Schiffen unter deutschem Reedereimanagement (deutsche Eigner) ist davon in besonderer Weise betroffen. Neben erheblichen Gefahren für die Schiffsbesatzungen ist auch der wirtschaftliche Gesamtschaden zum Beispiel durch Lösegeldzahlungen oder Zusatzversicherungen, die Kosten für den Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitsteams, Verzögerungen und Ausfälle von Charte-rungen zu berücksichtigen. Allein im

Jahr 2011 wird der Gesamtschaden durch Piraterie auf etwa 12 Milliarden US-Dollar geschätzt.

Reaktionen der internationalen Staatengemeinschaft

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization) hat die Gefährdung der weltweiten Schifffahrt erkannt und seit 2008 eine Reihe von Resolutionen und Empfehlungen auf Grundlage des

internationalen Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) verabschiedet.

2008 beschloss die Europäische Union auf Grundlage einer Resolution des UN-Sicherheitsrates, im Rahmen der Mission „Atalanta“ (EU NAVFOR) militärische Kräfte zur Bekämpfung der Piraterie einzusetzen. Deutschland unterstützt den Einsatz mit Einheiten der Deutschen Marine.

Piraterieabwehr als Aufgabe der Bundespolizei

Die Bundespolizei ist präventiv und repressiv für die Bekämpfung der Piraterie seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres zuständig. Deshalb wurde 2010 das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei bei der Bundespolizei See in Neustadt in Holstein eingerichtet. Damit stellt die Bundespolizei der deutschen

aktuellen Handlungsempfehlungen. Diese Seminare beinhalten Übungen zur Abwehr von Piratenangriffen, bei denen die Teilnehmer unter sehr realitätsnahen Bedingungen die Wirksamkeit von Abwehrmaßnahmen an Bord, aber auch die Stressfaktoren in einem Schutzraum (sogenannte Zitadelle) erleben können.

Durch das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei wurden

19

Zur Bekämpfung der Piraterie setzt die Bundeswehr seit 2008 Marine-Einheiten am Horn von Afrika ein. Das Foto zeigt die Gewahrsamnahme von neun Piraten durch Soldaten der Fregatte „Rheinland-Pfalz“ im Mai 2010.



Foto: Bundeswehr/Pz, Djibouti

Auch die Reedereien beteiligen sich an den Abwehrmaßnahmen durch das Umsetzen von Handlungsempfehlungen, die durch die nationalen und internationalen Reederverbände, Sicherheitsexperten, militärische und zivile Stellen entwickelt wurden. Sie umfassen die Planung einer Reise, Risikoanalysen, die Kommunikation und das Schiffsmeldewesen sowie konkrete Abwehrmaßnahmen, die durch die Schiffsbesatzung umgesetzt werden müssen.

maritimen Wirtschaft eine zentrale Ansprechstelle zur Verfügung. Reedereien, Company Security Officer (CSO), Ship Security Officer (SSO) und Kapitäne können sich in allen Security-Fragen rund um die Uhr an den maritimen Dauerdienst wenden. Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei berät Reedereien über präventive Maßnahmen, erstellt individuelle Risikoanalysen und vermittelt in Workshops den Sicherheitsbeauftragten der Reedereien (CSO) die

bisher insgesamt mehr als 450 Beratungen, Gefährdungsanalysen und Vorträge bei Reedereien, Interessenverbänden und Organisationen durchgeführt. Eine webbasierte Informationsaustauschplattform ermöglicht schnellen Zugang zu aktuellen Vorfällen, Erkenntnissen und Empfehlungen.

Im August 2012 hat die Bundesregierung eine deutsche Beteiligung an der EU-Mission EUCAP Nestor



Auf einem Einsatzschiff der Bundespolizei werden bei einer Schulung technische Abwehrmaßnahmen gegen Piratenangriffe demonstriert.

beschlossen. Diese Mission der Europäischen Union soll einen weiteren Beitrag im Kampf gegen die von Somalia ausgehende Piraterie leisten. Nachbarländer Somalias wie Kenia, Dschibuti und die Seychellen werden durch Schulungen und Trainings im Aufbau einer wirksamen Küstenwache unterstützt.

Erfolge kriminalpräventiver und repressiver Maßnahmen

Die Erfolge dieser kriminalpräventiven Beratungen sind in mehreren Fällen belegt, in denen Schiffe und Besatzungen Piraterieangriffe oder Entführungen erfolgreich abwehren konnten. Beispielhaft ist der Piratenangriff auf das deutsche Containerschiff MV „Taipan“ am 5. April 2010, 300 Seemeilen östlich der Insel Sokotra im nordwestlichen Indischen Ozean. Die Gefahrenbeauftragte der Reederei hatte zuvor einen CSO-Workshop des Piraterie-Präventionszentrums der Bundespolizei besucht und die Empfehlungen umgesetzt. Als die MV „Taipan“ am Horn von Afrika durch Piraten angegriffen wurde,

löste die Crew Alarm aus, sendete einen Notruf und versuchte mit Höchstfahrt den Piraten-Skiffs (kleine, wendige Boote, die von einem oder zwei Außenbordmotoren angetrieben werden) auszuweichen. Den Seeräubern gelang es dennoch, längsseits zu gehen und die „Taipan“ zu entern. Die Besatzung reagierte sofort, stellte die Maschinen ab und zog sich in die Zitadelle des Schiffes zurück. Sofort verlegte die in der Nähe befindliche niederländische Fregatte „Tromp“ zum Einsatzort und versuchte zunächst deeskalierend die Piraten zur Aufgabe zu bewegen. Ohne Erfolg, denn die Seeräuber schossen mit Schnellfeuerwaffen auf die Fregatte. Eine niederländische Spezialeinheit befreite schließlich die Schiffscrew und nahm die Piraten fest. Das vorbildliche Verhalten von Kapitän und Besatzung der MV „Taipan“ verhinderte eine Geiselnahme und ermöglichte den Seestreitkräften der Operation „Atalanta“ ein Festsetzen der Piraten. Die Seeräuber mussten sich wegen Angriffs auf den Seeverkehr und erpresserischen Menschenraubs vor dem Hamburger Landgericht verantworten. Sieben der Angeklagten erhielten Haftstrafen von sechs bis sieben Jahren. Durch diesen Prozess wird auch die Frage

nach einer effektiven Strafverfolgung durch die internationale Staatengemeinschaft aufgeworfen. Einheitliche internationale Leitlinien zur Durchführung von Ermittlungs-, Gerichts- und Vollstreckungsverfahren gegen diese Form der organisierten Kriminalität gibt es derzeit noch nicht.

Verfolgung der illegalen Finanzströme

Studien zufolge haben somalische Seeräuber zwischen 2005 und 2012 mehr als 400 Millionen US-Dollar an Lösegeldern erpresst. Dieses Geld wurde in Drogen- und Waffenhandel, Prostitution, Immobilienspekulation, aber auch in Milizen und Bewaffnung „investiert“. Der Großteil dieser Gel-

Piraterie

Unter dem Begriff „Piraterie“ sind alle gewalttätigen Handlungen zu verstehen, die privaten Zwecken dienen, außerhalb von Hoheitsgewässern von Personen an Bord eines privaten Schiffes ausgeübt werden und sich gegen ein anderes Schiff richten.

der floss an Hintermänner, die hiermit weitere Straftaten finanzier(t)en. Die Verfolgung und Sicherstellung der Lösegelder ist damit eine der großen Herausforderungen der Staatengemeinschaft.

Zulassungsverfahren für private bewaffnete Sicherheitsunternehmen

Mit Blick auf die fortlaufenden Angriffe von Piraten haben Reedereien in der Vergangenheit neben den Schutzmaßnahmen der Best Management Practices, wie zum Beispiel dem Einbau von Zitadellen, private Bewachungsunternehmen angeheuert. Aktuell erlauben verschiedene Staaten die Einschiffung bewaffneter Teams an Bord von Handelsschiffen oder dulden sie zumindest. Dies führt derzeit dazu, dass statistisch gesehen der Einsatz bewaffneter Sicherheitskräfte ein Erfolg ist und die Seeräuber bei Gegenwehr ihre Angriffe abbrechen. Bisher ist noch kein Schiff, das ein bewaffnetes Team an Bord hatte, von Piraten entführt worden. Daher hatten viele Reedereien, auch unter dem Druck von Schiffsversicherungen, bei Passagen in gefährdeten

Gebieten private Sicherheitsunternehmen an Bord, obwohl nationale rechtliche Grundlagen für deren Einsatz bisher fehlten.

Die Bundesregierung kündigte im Sommer 2011 an, ein Zertifizierungsverfahren für den Einsatz privater Sicherheitsunternehmen an Bord von deutschen Handelsschiffen auf den Weg zu bringen. Ziel ist es, verbindliche Mindeststandards für die besondere maritime Fachkompetenz von privaten bewaffneten Sicherheitsunternehmen festzulegen. In pirateriegefährdeten Seegebieten dürfen alle Seeschiffe unter deutscher Flagge seit Dezember 2013 nur noch in Deutschland zertifizierte Sicherheitsdienste an Bord nehmen. Ebenso bedürfen deutsche Bewachungsunternehmen einer Zulassung, die auf Schiffen anderer Nationen ihre Sicherheitsdienste anbieten. Zulassungen werden durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei erteilt. Das neue Zulassungsverfahren stellt sicher, dass ausgebildete und geschulte Personen in Fällen von Notwehr die Schusswaffe einsetzen. Darüber hinaus bestehen für die Sicherheitsdienste und Kapitäne Melde- und Berichtspflichten, wenn es zu Angriffen von Piraten kommt.

Fazit

Die seit 2013 erfolgreiche Verhinderung von Schiffsentführungen im Bereich des Horn von Afrika ist auf das Zusammenwirken der Operation „Atalanta“, die Umsetzung der Best Management Practices, den Einsatz bewaffneter Sicherheitsdienste an Bord und die ergänzenden Maßnahmen (EU-Mission EUCAP Nestor) zurückzuführen. Da die Bedrohung aber weiterhin in diesen Gewässern vorhanden ist, gilt es, in den Anstrengungen nicht nachzulassen. Ernst zu nehmen ist auch das seit 2013 verstärkte Auftreten von Piraterie im Golf von Guinea. Hier müssen die Anliegerstaaten unterstützt werden, um durch eine wirksame Küstenwache die Piraterie, die hier größtenteils in den Küstenmeeren stattfindet, zu unterbinden.

Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei und der Maritime Dauerdienst sind rund um die Uhr unter +49 (0) 4561 4071 555 oder bpol.see.ppz@polizei.bund.de erreichbar.

Bernd Kunkel

Das deutsche Containerschiff „Hansa Stavanger“ wurde im April 2009 vor der Küste Somalias durch Piraten gekapert und dessen 22-köpfige Besatzung entführt. Erst nach vier Monaten und einer Lösegeldzahlung kamen die Seeleute frei.



Rausfahren, wenn andere reinkommen

22

Freiwillig, unabhängig, spendenfinanziert: Seit 1865 kennzeichnet dies die Arbeit der Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Sie sind rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit. Oft sind sie gerade dann auf Nord- und Ostsee unterwegs, wenn andere Schiffe Schutz im Hafen suchen – Jahr für Jahr bei mehr als 2 000 Einsätzen.



Die DGzRS ist in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee zuständig für den Such- und Rettungsdienst im Seenotfall (SAR, abgekürzt für Search and Rescue). Sie nimmt diese Aufgaben unabhängig und eigenverantwortlich wahr und finanziert sich ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen – sie nimmt also keinerlei öffentliche Mittel in Anspruch.

Zwischen der Emsmündung im Westen der Nordsee und der Pommerschen Bucht im Osten der Ostsee sind auf 54 Stationen 60 moderne Einheiten – vom Sieben-Meter-See-

DGzRS – Die Seenotretter

- nichtstaatliche Seenotretterorganisation
- seit der Gründung 1865 wurden etwa 81 000 Menschen aus Seenot gerettet
- etwa 1 000 Mitarbeiter (davon 180 hauptamtlich beschäftigt)
- 54 Seenotrettungsstationen in Nord- und Ostsee
- Rettungsflotte mit 60 Seenotkreuzern und -rettungsbooten

Weitere Informationen:
www.seenotretter.de

not Rettungsboot bis zum 46-Meter-Seenotkreuzer – im Einsatz. Die 180 fest angestellten und rund 800 freiwilligen Besatzungsmitglieder begeben sich oft auch selbst in Gefahr, um andere Menschen zu retten.

Freiwillige, staatlich unabhängige Seenotrettungsdienste gibt es in vielen europäischen Ländern. Eine Besonderheit der DGzRS ist jedoch, dass hierzulande auch diese private Gesellschaft für diese hoheitliche Aufgabe zuständig ist. Die SEENOTLEITUNG BREMEN (MRCC, abgekürzt für Maritime Rescue Coordination Centre) koordiniert sämtliche SAR-

Maßnahmen. Sie setzt die Schiffe der DGzRS, aber auch Behördenfahrzeuge oder Handelsschiffe zur Hilfeleistung ein. Die Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO überwacht rund um die Uhr die internationalen Funknotruffrequenzen auf UKW und Grenzwelle.

Schiffe und Hubschrauber der Bundespolizei unterstützen die DGzRS regelmäßig bei Such- und Rettungseinsätzen. Einheiten der Bundespolizei werden dann auch als Einsatzleiter vor Ort (OSC, abgekürzt für On-scene coordinator) tätig. Zahlreiche Bundespolizisten haben in den Ausbildungseinrichtungen der DGzRS die Such- und Rettungsverfahren im Seenotfall erlernt.

Vom einfachen, offenen Ruderrettungsboot aus der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum modernen Seenotkreuzer war es ein langer Weg. Heute zählt die DGzRS-Rettungsflotte zu den modernsten und leistungsfähigsten der Welt. Typisch für die 20 Seenotkreuzer ist das „huckepack“ mitgeführte Tochterboot, das vor allem im Flachwassergebiet, aber auch beim Längsseitsgehen bei kleineren Fahrzeugen zum Einsatz kommt. Zur Ausrüstung gehören ferner leistungsstarke Feuerlösch- und Fremdlanzanlagen (Pumpen, die auf einen Havaristen mit Wassereintritt übergeben werden können), Schleppeinrichtungen und ein Bordhospital für die medizinische Ersthilfe verletzter oder erkrankter Menschen.

Alle Rettungseinheiten sind für jedes Wetter im Küstengebiet und auf Hoher See ausgelegt. Sie besitzen in Grundsee und Brandung gute See-Eigenschaften. Grundseen entstehen vor allem im Übergangsbereich zwischen Tiefsee und Küste und führen zu steilen, brechenden Wellen. Ähnlich unberechenbar kann die Brandung im Strandbereich oder auf Sandbänken sein, wo es häufig zu



Foto: DGzRS

Die sogenannte Bergungspforte erleichtert die Rettung Schiffbrüchiger in Höhe der Wasserlinie.



Foto: DGzRS, Sven Junge

In der SEENOTLEITUNG BREMEN laufen alle Fäden zusammen. Die DGzRS ist zuständig für die Koordinierung aller Such- und Rettungsmaßnahmen im Seenotfall.



Foto: DGzRS

Nachteinsatz für einen brennenden Fischkutter: Alle Seenotkreuzer der DGzRS verfügen über leistungsstarke Feuerlöschanlagen.



Foto: DGzRS

Zwei Drittel der Rettungseinheiten werden von freiwilligen Seenotrettern gefahren. Dazu gehört die 8,5 Meter lange WALTER MERZ.



Foto: DGzRS

Zentrale der DGzRS am Weserufer in Bremen mit der SEENOTLEITUNG BREMEN, der Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO und der hauseigenen Werfthalle

Strandungen von Havaristen kommt. Seenotkreuzer und Seenotrettungsboote manövrieren einwandfrei und sind darauf ausgelegt, auch heftige Grundstöße und -berührungen zu überstehen – im Gegensatz zu anderen Schiffen, die beim Aufschlagen auf den Meeresgrund im schweren Seegang leicht leckschlagen können. Rettungseinheiten sind in der Lage, unter schwersten Bedingungen bei Havaristen längsseits zu gehen, also seitlich anzulegen, beispielsweise um die Besatzung zu übernehmen. Selbst in harten Wintern mit strengem Frost und starker Eisbildung haben sie sich hervorragend bewährt.

Trotz aller technischen Entwicklung: Im Mittelpunkt steht nach wie vor der Mensch, die freiwillige Bereitschaft der Seenotretter zu ihren mitunter gefährlichen Einsätzen. Fast 81 000 Menschen verdanken ihnen bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts schnelle Hilfe.

Zunehmender Seeverkehr, häufigere, intensivere Schlechtwetterperioden und wachsende Aufgaben bestimmen die Arbeit der Seenotretter in der Zukunft. Eine ständige Flottenmodernisierung ist wichtig, um die der DGzRS anvertrauten Mittel so effizient wie möglich einzusetzen.

2015 stehen die Seenotretter verstärkt im Blickpunkt der Öffentlichkeit: Im Rahmen einer „Woche der Seenotretter“ zum 150-jährigen Bestehen der DGzRS ab dem 29. Mai 2015 in Bremen und Bremerhaven erwartet die DGzRS auch viele ausländische Rettungseinheiten. Wie viele Partner der Seenotretter wird auch die Bundespolizei dann in Bremerhaven ihre Aufgaben einem breiten Publikum vorstellen.

Christian Stipeldey,
Pressesprecher DGzRS

Eine Flugstreife ist wie eine Wundertüte



Die Maritime Ermittlungs- und Fahndungsgruppe (MEFG) der Bundespolizei See hat unter anderem die Aufgabe, die Nord- und Ostsee aus der Luft zu überwachen. Aus einem Routineflug kann dabei schnell ein Ernstfall werden.

Foto: Bundespolizei

Neu stadt in Holstein, 3. April 2014, 13:30 Uhr. Pirol 848 der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf startet zu einem Ostseeüberwachungsflug. Zur Besatzung des Hubschraubers gehören neben den beiden Piloten ein Flugtechniker, der im Notfall die Winde bedient, und ein Ermittlungs- und Fahndungsbeamter der MEFG.

Nur 20 Minuten nach dem Start empfangen die Bundespolizisten von der Seenotleitstelle in Bremen den Notruf „Mayday Relay“. Ein Angelboot ist auf der Ostsee gekentert und die drei Besatzungsmitglieder sind in Not. Pirol 848 befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Unglücksort und beteiligt sich sofort an der Suche. Die Bundespolizisten entdecken nur kurze Zeit später das kieloben treibende Boot, darauf sitzen drei Personen – ohne Schwimmwesten. Das dem Havaristen am nächsten

gelegene Einsatzschiff benötigt noch 20 Minuten, bis es hier ist. Da die Wetterbedingungen keinen Aufschub zulassen, müssen die Bundespolizisten eingreifen.

Die Rettung der drei erfolgt im sogenannten Doppelwischverfahren. Dazu wird zuerst der Ermittlungsbeamte der MEFG bei Windstärke 5 in die 7° C kalte Ostsee abgewünscht. Beim Boot angekommen, legt der Ermittler den bereits erheblich geschwächten Personen die Rettungsschlinge um und lässt sich einzeln mit ihnen in den Hubschrauber ziehen. Die Gekenterten werden anschließend an Land gebracht und dort medizinisch betreut.

Dieser Fall aus der Praxis zeigt einen Ausschnitt der Arbeit der MEFG. Die speziell zur maritimen Ermittlungsarbeit fortgebildeten Bundespolizisten dieser Einheit verfügen über eine

seemännisch-nautische Ausbildung und werden zusätzlich für spezielle Einsätze auf See qualifiziert. Unter ihnen sind Taucher, maritime Kriminaltechniker sowie Ermittlungsbeamte und operative Auswerter, unter anderem für das Deliktfeld Piraterie.

Die Seeraumüberwachung aus der Luft ist eine weitere Aufgabe der MEFG. Rund 2 000 Flugstunden jährlich befinden sich die Angehörigen der MEFG über der Nord- und Ostsee. Möglich macht dies die Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf, die über insgesamt zehn Hubschrauber mit Notschwimmereinrichtung, Außenrettungswinde und speziellem Seenotgerät verfügt. Die Ausstattung mit Spezialtechnik wie Bildverstärkerbrillen und Wärmebildgeräten ermöglicht auch eine luftgestützte Seeüberwachung nach Einbruch der Dunkelheit.

Um Gekenterte in Sicherheit zu bringen, wird ein Beamter der Maritimen Ermittlungs- und Fahndungsgruppe vom Hubschrauber abgewünscht. Im Doppelwischverfahren können die in Not Geratene nacheinander gerettet werden.



Stoßen die Bundespolizisten während eines Überwachungsfluges auf Umweltstraftaten, nehmen sie aus dem Hubschrauber heraus Proben des verschmutzten Wassers.

Foto: Bundespolizei

Wie eine Seeflugstrecke aus der Luft abläuft, beschreibt Sabine Seelig, Ermittlungs- und Fahndungsbeamtin bei der MEFG:

„Heute bin ich zu einem Nordseeüberwachungsflug eingeteilt.“

Bevor wir losfliegen, nehme ich Verbindung mit der Bundesleitstelle See im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven und mit den in See stehenden Einsatzschiffen der Bundespolizei auf. Ich informiere mich über die aktuelle Lage im Einsatzabschnitt Nordsee und teile mein Wissen mit der mir zugeteilten Hubschrauberbesatzung. Zudem besprechen wir den Flugplan, also den Streifenweg.

Ein Nordseeüberwachungsflug dauert insgesamt etwa sechs Stunden, und geflogen wird übrigens bei fast jedem Wetter.

Bevor wir starten, muss ich mich umziehen. Im Falle einer Notwasserung des Hubschraubers oder des Winschens ins Wasser, zur Rettung von Personen, verhindert ein Überlebensanzug ein gefährliches Auskühlen. Über den Überlebensanzug ziehe ich noch eine Wuschhose und eine Schwimmweste. Hinzu kommen noch die Stiefel und der Helm. So trage ich letztendlich ein zusätzliches Gewicht von mehr als zehn Kilogramm an meinem Körper. Zu meiner sonstigen Ausstattung zählen noch ein kreiselgestütztes Fernglas, Streifenunterlagen, Seekarten, Foto- und Videogerät sowie meine persönlich zugewiesenen Ausrüstungsgegenstände.

Jetzt geht es los: Wir starten in Fuhrendorf und fliegen über die Elbe bis Cuxhaven und von dort auf die Nordsee hinaus. Die ein- und auslaufenden Schiffe werden gesichtet, die Reeden überflogen. Regelmäßig

melden wir über Funk unsere Position an das Gemeinsame Lagezentrum.

Heute ist die See ruhig und es sind auch nicht viele Schiffe unterwegs. Die, die wir entdecken, fahren auf den ‚Autobahnen der Schifffahrt‘, den sogenannten Verkehrstrennungsgeländen (VTG). Wir fliegen an Offshore-Windparks vorbei und ich stelle einige niederländische Fischer fest. Diese Fischereisichtkontrollen dokumentiere ich mit Position und Art des Fischfanggerätes und leite sie an das Bundesamt für Landwirtschaft und Ernährung zur Auswertung weiter.

Weiter führt uns unser Weg entlang des Schifffahrtsweges Richtung Niederlande. Anschließend drehen wir nach Süden ab und folgen dem VTG in Richtung Wilhelmshaven. Unterwegs funke ich die BP 24 ‚Bad Bramstedt‘ an, mit der wir eine Wuschübung vereinbart haben. Das

Maritime Ermittlungs- und Fahndungsgruppe (MEFG)

Zum Aufgabenspektrum der MEFG gehört unter anderem die Durchführung von Ermittlungen in folgenden Bereichen:

- Umweltkriminalität, zum Beispiel Gewässerverunreinigungen in Nord- und Ostsee
- Seeunfälle, bei Beteiligung deutscher Schiffe
- Unnatürliche Todesfälle auf deutschen Schiffen
- Polizeirelevante Anlässe auf Offshore-Windenergieanlagen
- Ausländerrechtliche Verstöße unter anderem im Zusammenhang mit Crewwechseln (sogenannter Pseudocrewwechsel)
- Piraterie-Sachverhalte weltweit, wenn ein deutscher Bezug vorhanden ist

66 Meter lange Einsatzschiff befindet sich kurz vor Wangerooge. Wir fliegen es von achtern, also von hinten, an und ich bereite mich auf das Manöver vor.

Vom Windenbediener lasse ich noch einen letzten Blick auf meine Sicherung werfen, bevor er die Schiebetür öffnet, den Windenhaken hineinzieht und ich mich in den Haken einhänge. Nun werde ich abgewünscht. Auf dem Oberdeck von BP 24 steht schon ein Kollege, der mir helfen wird, die Sicherungen zu lösen. Alles läuft einwandfrei und nach kurzer Zeit gleite ich auf das Deck.

Nun üben wir das Aufwischen einer in Not geratenen Person. Dafür lege ich dem Kollegen eine Rettungsschlinge um und der Flugtechniker lässt den Windenhaken herunter. Ich klinke den Kollegen und mich in den Haken ein und wir werden hochgewischt und in den Hubschrauber gezogen. Nachdem der Kollege wieder an Bord der BP 24 abgewünscht wurde, setzen wir unseren Streifenflug fort.

Nach einem Tankstopp auf dem Flugplatz bei Wilhelmshaven geht unser Flug weiter zum VTG in der deutschen Ausschließlichen Wirt-

schaftszone. Dort weckt ein Containerschiff mein Interesse. Durch mein Fernglas kann ich erkennen, dass das Schiff an der Steuerbordseite kurz über der Wasserlinie eine Flüssigkeit ins Meer pumpt.

Wir fliegen näher heran, umkreisen das Schiff und sehen uns das Kielwasser sowie das ins Meer laufende

Wasser genauer an. Es handelt sich um klares Wasser. Ein Ölfilm, Spektralfarben oder andere Substanzen, die eventuell nicht eingeleitet werden dürfen, sind nicht zu erkennen. Hier ist offensichtlich alles in Ordnung. Die Nordsee wurde nicht verunreinigt.

Wenn wir eine Gewässerverunreinigung entdecken, ziehen wir zur Beweissicherung Proben aus dem verschmutzten Wasser. Ist zudem der Verursacher bekannt, wird er über Funk zu dem Vorwurf befragt. Zur Beweissicherung und Dokumentation der Umweltstraftat fertigen wir außerdem Fotos und Videoaufnahmen an. Wie bei einer Straftat an Land werden nachträglich noch die weiteren erforderlichen Ermittlungen durchgeführt und es wird eine Strafanzeige gefertigt.

Für heute endet unser Nordseeüberwachungsflug und wir fliegen zurück nach Fuhlendorf.“

Sabine Seelig

Sabine Seelig (46) ist seit mehr als zehn Jahren Angehörige der Maritimen Fahndungs- und Ermittlungsgruppe. Zu Dokumentations- und Beweissicherungszwecken führt sie bei ihren Überwachungsflügen immer Foto- und Videogerät mit.



5

Fragen an ...



Simone Hinkfoth

1994 begann die heute 37-Jährige ihre Ausbildung bei der Bundespolizei. Die gebürtige Rostockerin war elf Jahre lang Angehörige der Bundespolizeiabteilung Uelzen, bevor sie 2008 zum damaligen Bundespolizeiamt See wechselte. Seit 2009 fährt Simone Hinkfoth als seemännisch/nautische Polizeivollzugsbeamtin auf einem Einsatzschiff der Bundespolizeiinspektion See Warnemünde. Im Februar 2014 beendete sie das Modul 3 Nautik und legte damit den Grundstein, um sich in der nautischen Laufbahn bis zur Kommandantin weiterzubilden.

27

1. Was schätzen Sie bei der Bundespolizei am meisten?

Am meisten schätze ich, dass die Bundespolizei viele interessante und abwechslungsreiche Tätigkeiten bietet, bei denen ich auf viele Menschen mit den unterschiedlichsten Charakteren treffe. Durch die verschiedenen Aufgabenwahrnehmungen habe ich auch eine breite Palette an Möglichkeiten, um mich ständig beruflich weiterzuentwickeln und zu verändern.

3. Was war Ihr bisher schönstes Erlebnis im Dienst?

Durch die Jahre in Uelzen bin ich sehr viel herumgekommen und hatte die Möglichkeit, viel zu sehen und zu erleben. Da gab es viele schöne Erlebnisse. Besonders schön ist es, wenn Menschen, denen wir helfen konnten, auf einen zukommen und sich bedanken.

4. Was war das Schlimmste, was Sie im Dienst erlebt haben?

Der Einsatz beim Zugunglück in Eschede.

2. Was schätzen Sie bei der Bundespolizei am wenigsten?

Die Personalpolitik muss vorausschauender, sozialer und vor allem transparenter gestaltet werden. Es sollte nicht an den falschen Stellen gestrichen und gekürzt werden. Dauerabordnungen sind keine Lösung, um personelle Lücken zu schließen und führen nur zu Unverständnis und Unzufriedenheit bei den Kolleginnen und Kollegen. Meiner Meinung nach wurde im Laufe der Jahre dem Führen von Statistiken mehr Wert beigemessen als der eigentlichen Aufgabenwahrnehmung.

5. Was wäre Ihre erste Amtshandlung, wenn Sie heute zur Präsidentin der Bundespolizei ernannt würden?

Erst mal würden alle als Dank einen Tag Sonderurlaub bekommen. Viele Kolleginnen und Kollegen bringen große private Opfer, um tagtäglich ihren Dienst zu versehen. Ich denke besonders an die Kollegen in den Einsatzhundertschaften, die kaum ein freies Wochenende haben, und an die Kollegen, die in Frankfurt/Main und München ihren Dienst versehen und mitunter stundenlange An- und Abfahrten haben, da die Wohnungen in näherer Umgebung kaum zu bezahlen sind. Ich würde Extrazulagen einführen, um auch neuen Kollegen den Dienst in diesen Standorten attraktiv zu machen.

Portrait

Foto: Bundespolizei

Zwei Kommandanten

Bundespolizistin Birgit Thärichen (43) fährt seit 1992 zur See. Fünf Jahre lang war sie Kommandantin bei der Bundespolizeiinspektion See Neustadt in Holstein. Schauspieler Manou Lubowski (44) ist seit Anfang des Jahres als Thure Sander Kapitän auf der „Albatros II“ in der ZDF-Serie „Küstenwache“. Mit der Bundespolizei kompakt sprachen sie über ihre ersten Tage an Bord und wie sich der Alltag auf See in der Realität von dem in der Fernsehserie unterscheidet.

kompakt: Frau Thärichen, wie sind Sie zur See gekommen?

Birgit Thärichen: Während des Laufbahnlehrgangs wurde ich mit zwei Kolleginnen angesprochen, ob wir nicht zum Bundesgrenzschutz See wechseln wollen. Ich hatte zwar noch keine Ahnung, was mich in der neuen Dienststelle in Neustadt in Holstein erwarten würde, aber die Stadt lag an der Ostsee und ich konnte mir ein Leben am Wasser gut vorstellen.

kompakt: Und wie ging es dann für Sie weiter?

Birgit Thärichen: Nach der seemännischen Ausbildung bin ich zunächst als seemännisch/nautische Polizeivollzugsbeamtin sechs Jahre lang auf mehreren Schiffstypen in der Nord- und Ostsee unterwegs gewesen. Nach der Aufstiegsaus-

bildung 2001 habe ich die nautische Befähigung zum dienstlichen Führen von Einsatzschiffen an der Marineoperationsschule erworben. Ich fuhr zunächst als Wachhabende und Stellvertretende Kommandantin zur See, bevor ich 2006 die Kommandanten-

„Küstenwache“

Die Küstenwache ist eine Krimiserie über die Einsätze der Besatzung der „Albatros II“, einem Einsatzschiff der Bundespolizei an der deutschen Ostseeküste. Die Krimiserie, von der bisher 17 Staffeln gedreht wurden, läuft seit 1997 im Vorabendprogramm des ZDF und erreicht im Schnitt bis zu fünf Millionen Zuschauer.

prüfung ablegte. Im Juli 2008 übernahm ich die 5. Besatzung der Bundespolizeiinspektion Neustadt in Holstein. Damals war das übrigens noch die feste Filmcrew, die fast alle Drehtage für die „Küstenwache“ durchführte.

kompakt: Herr Lubowski, wie haben Sie sich denn auf Ihre Rolle als Kapitän an Bord der „Albatros II“ vorbereitet?

Manou Lubowski: Ich habe mich eher auf die Figur des Thure Sander vorbereitet, nicht so sehr auf seine Arbeit als Kapitän. Es ging mir darum, einen eigenen Charakter, einen „Typ“, zu entwickeln. Thure Sander – ein Teamplayer, verantwortungsbewusst, von der Marine kommend – war bei Übernahme des Kommandos immerhin der Jüngste an Bord und auch noch der neue Chef. Damit war für die Figur eine doppelte Verantwortung und Herausforderung verbunden, der Thure Sander gerecht werden musste.

kompakt: Frau Thärichen, wie wurden Sie damals an Bord aufgenommen? Sie waren mit fünf weiteren Kolleginnen ja eine der ersten Frauen auf einem Einsatzschiff.

Birgit Thärichen: (Grinst) Der erste Satz, den meine Kollegin und ich zu hören bekommen haben, war: „Frauen und Katzen gehören nicht an Bord!“ Ob das ernst gemeint war, weiß ich nicht so genau. Die Skepsis der Kollegen, ob wir unseren „Mann“

Als Kommandantin trägt Birgit Thärichen die Verantwortung für das Einsatzschiff und dessen Besatzung.

an Bord stehen können, war am Anfang sicherlich da und bestimmt auch nicht unbegründet.

Ich glaube „Mann“ hat sich im Vorfeld unserer Ankunft an Bord auch viel mehr Gedanken über eine adäquate Unterbringung gemacht, als es im Nachhinein notwendig war. Und die durch die Inspektionsführungen geplanten Dusch- und Waschzeiten für Damen wurden sowieso nie praktiziert. Der Platz war beschränkt und beim Duschen und Umziehen hat man sich einfach abgesprochen.

kompakt: Wie war das bei Ihnen, Herr Lubowski? Waren die Fußstapfen des alten TV-Kapitäns Ehlers, in die sie treten mussten, groß?

Manou Lubowski: Nein, gar nicht. Meinen Charakter, also Thure Sander, kann man gar nicht mit dem von Kapitän Ehlers vergleichen. Ehlers war ja eher der Papatyp. Thure Sander ist ein frischer Typ, Mitte dreißig. Die Serie fokussiert sich nun auch eher auf den jungen und dynamischen Titelhelden. Das ist übrigens auch super beim Publikum angekommen.

Kommandant

Die Bundespolizei See hat zurzeit 21 Kommandanten, Birgit Thärichen war die erste Kommandantin eines Einsatzschiffes. Der Kommandant eines Einsatzschiffes der Bundespolizei trägt die alleinige Verantwortung für das Einsatzschiff und dessen Besatzung. Er ist für den sicheren Schiffsbetrieb verantwortlich und Polizeiführer vor Ort. Dabei wird er von seinen nautischen Wachführern, dem Stellvertretenden Kommandanten und dem Wachhabenden unterstützt. Um die Befähigung zum Kommandanten zu erlangen, müssen zuvor die Dienstposten des Sachbearbeiters Nautik/Kommunikation, des Wachhabenden und des Stellvertretenden Kommandanten an Bord eines Einsatzschiffes durchlaufen und Fahrzeiten auf See nachgewiesen werden.



Foto: Torsten Jämn

kompakt: In der Serie gibt es regelmäßig Situationen, in denen der Kapitän persönlich den Bösewicht überwinden muss. Wie trainieren Sie das?

Manou Lubowski: Ich habe selbst Erfahrungen im Kampfsport und jahrelang Judo und Jiu-Jitsu trainiert. Daher sind mir die Bewegungsabläufe von Angriffen und Verteidigung sehr vertraut. Wir müssen natürlich am Set vorher viel mit unserem Stuntchoreografen üben und die einzelnen Szenen durchgehen. Aber wichtig ist, dass man einen Kampfpartner hat, der sich gut bewegen kann.

kompakt: Kampfszenen an Bord – Frau Thärichen, wie unterscheidet

sich die Fiktion in der Serie von der Realität auf See?

Birgit Thärichen: Es sind schon immer Parallelen zu unserer täglichen Arbeit zu sehen: Hilfeleistung bei Unfällen und Seenot etwa, Tauchunfälle oder Umweltverschmutzung. Unsere eigentliche Hauptaufgabe, die grenzpolizeiliche Überwachung der Seegrenze, kommt allerdings nur sehr selten vor. In der Serie spielen doch eher Schmuggel und die Verbringung von Waffen eine Rolle, die ja in die originäre Zuständigkeit des Zolls fallen und für die Zuschauer wohl interessanter sind als ein abgelaufener Pass. Die Ermittlungen an Land gehen dann doch häufig über unsere Zuständigkeitsgrenzen hinaus und würden im

richtigen Leben wohl eher von der Landespolizei oder unserer Maritimen Ermittlungs- und Fahndungsgruppe (MEFG) übernommen werden. Auch ermittelt bei uns der Kommandant beispielsweise nie selbst auf einem anderen Schiff. Dafür wird ein Kontrollteam gebildet. Der Kommandant bleibt an Bord.

Die Aufgaben und die grobe Gliederung der Besatzung der „Albatros II“ ähneln aber schon denen auf unseren Einsatzschiffen. Alle weiteren Inhalte weichen dann jedoch sehr von unserem Alltag an Bord ab.

kompakt: Wie gestaltet sich denn der Alltag an Bord?

Manou Lubowski als Kapitän Thure Sander und seine Serienpartnerin, die Wachhabende Saskia Berg, gespielt von Sabine Petzl.



Foto: ZDF/Christine Schneider

Am Set der „Küstenwache“

Die Einsatzschiffe BP 22 „Neustrelitz“ und BP 23 „Bad Dübener“ dienen zur Darstellung der „Albatros II“. Beim Dreh hält die Bundespolizei-Besatzung das Schiff auf Kurs oder manövriert es in die notwendigen Positionen. Bei Kontrollbootfahrten oder beim An- und Ablegen sind die Bundespolizisten häufig Statisten, manchmal haben sie auch kleine Sprechrollen – aber alles auf freiwilliger Basis. Die Kosten für den Einsatz von Schiff und Besatzung werden der Produktionsfirma in Rechnung gestellt.

Birgit Thärichen: Wir fahren in Neustadt vier bis fünf Tage hintereinander zur See, in anderen Inspektionen auch mal sechs bis sieben Tage. Wir arbeiten dabei in einem Zwei-Wachen-System, also sechs Stunden Wache und sechs Stunden Freischicht im Wechsel. Das Freizeitangebot auf einem Einsatzschiff ist



Manou Lubowski würde auch gern im echten Leben Kommandant auf einem Bundespolizeischiff sein.

nicht besonders groß. Wir haben auf den Schiffen außer einem Fernseher in der Messe, also dem Aufenthaltsraum, keine weiteren dienstlichen Freizeitangebote an Bord. Jeder Bordfahrer bringt sich je nach Bedarf seinen Fernseher oder Laptop mit zur Streife. Leider ist der Fernseh- oder Internetempfang unter Deck des Schiffes, in der Kammer, auch nur sehr eingeschränkt möglich. Manche Kollegen lesen auch sehr viel. Ansonsten kann eine Woche auf See, getrennt von der Familie, schon mal sehr lang sein.

kompakt: Und wie sind Sie mit den langen Abwesenheiten umgegangen?

Birgit Thärichen: Ich fand die mehrtägigen Streifen mit den darauf folgenden Freiwochen immer sehr angenehm, wenn man sein Privatleben darauf ausrichtet. Ich habe die Freiwochen oft dazu genutzt, meine Familie zu besuchen, einen Kurzurlaub zu planen oder im Sommer am Strand zu liegen, wenn andere arbeiten müssen. Allerdings hat mich immer gestört, dass ich beispielsweise nie regelmäßig zum Training oder in einen Sprachkurs gehen konnte. Aber damit müssen leider alle im Schichtdienst Tätigen leben. Da ich keine Kinder habe, stellte sich mir nie das Problem mit der Abwesenheit

von den Kindern. Aber von Kollegen weiß ich, dass es gerade bei kleinen Kindern oft schwierig ist, eine Woche von zu Hause weg zu sein. Ich hoffe, dass sich die Bundespolizei See in Zukunft etwas flexibler und gesprächsbereiter bei der Dienst- und Streifengestaltung im Bordbetrieb zeigt, wenn die jungen Kolleginnen und Kollegen Familien gründen wollen. Sonst führt es wieder dazu, dass sich die meisten Frauen einen Bürojob im Stab suchen müssen.

kompakt: Wie Kapitän Ehlers gingen auch Sie von Bord. Wie geht es für Sie beruflich weiter? Fehlt Ihnen die See?

Birgit Thärichen: Ich bin seit Dezember 2013 Fachlehrerin für maritimes Einsatzrecht beim Maritimen Schulungs- und Trainingszentrum. Hier habe ich nach 20 Jahren Seefahrt eine neue Aufgabe gefunden, die mir Spaß macht. Die Seefahrt fehlt mir bisher noch nicht. Es war eine interessante Zeit, aber jetzt folgt ein neuer dienstlicher Abschnitt. Einmal im Jahr werde ich zur See fahren, damit ich die Fahrberechtigung für die Einsatzschiffe BP 22/23 behalte.

kompakt: Herr Lubowski, falls Sie es verraten dürfen, wie geht es in der Serie weiter?

Manou Lubowski: Der Zuschauer erhält mehr persönliche Einblicke in den Kapitän als Titelhelden der Serie, seine Beziehung zu Saskia Berg, die von Sabine Petzel gespielt wird, und erfährt ein wenig mehr über seine Vergangenheit. Insgesamt nimmt die Action in der Serie auch zu und es geht in Richtung Terrorismusbekämpfung. Ansonsten ist ja bereits bekannt, dass die Serie leider 2016 eingestellt wird.

kompakt: Und wie geht es dann für Sie weiter?

Manou Lubowski: Ich arbeite in einem sehr breiten Spektrum. Ich synchronisiere, spreche Werbetexte, arbeite freiberuflich als Schauspieler auch an vielen anderen Projekten. Ich plane aber auch eine Produktionsfirma zu gründen, was noch mal eine ganz neue Erfahrung und Herausforderung sein wird.

kompakt: Eine abschließende Frage: Würden Sie gern mal miteinander die Rollen tauschen?

Birgit Thärichen: Nein, ich möchte keine Schauspielerin sein. Aber ich hätte Lust, mal einen Zeichentrickfilm zu erstellen oder zu synchronisieren – zumindest es einmal zu versuchen.

Manou Lubowski: Sehr gerne! Ich glaube, es wäre aber eine sehr große Verantwortung für Mann und Maschine. Und ich würde vermutlich ähnlich wie in der Serie immer nur Vollgas fahren. (lacht)

kompakt: Frau Thärichen, Herr Lubowski, vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führten
Anett Behlke, Torsten Tamm
und Marcus Bindermann.



Recht & Wissen

Seevölkerrecht – anspruchsvolle Rahmenbedingungen für die Polizeiarbeit auf See

Täglich stellen sich die Beamten der Bundespolizei See vielen Regeln unterschiedlicher Normenhierarchie unter stets variierender Ermächtigungsgrundlage, abhängig von der Nationalität ihres Operationsziels und der Funktionshoheitszone ihres Einsatzgebietes. Hierfür sind weitreichende Kenntnisse im nationalen und internationalen Rechtswesen notwendig. Eine Einführung von Livia Nink, Diplom-Juristin und Bachelor of Science.

Hugo Grotius¹ gab in seiner Schrift „De mare libero“ von 1609 dem zu seiner Zeit vorherrschenden Grundgedanken der „Freiheit der Meere“ einen Namen und wesenhafte Ausformung. Die Herausbildung verrechtlichter „Funktionshoheitszonen“ hat über die Zeiten eine tiefe Kluft zu diesem seinem, maßgebenden Grundsatz gerissen.² Es ist die Bundespolizei See, welche die Einhaltung der komplex

verwobenen Rechtsregeln im see-wärtigen Bereich der Bundesrepublik überwiegend kontrolliert. Grundle-gend baut sie in ihrer Arbeit auf der modernen Zonierung des Meeres-raumes durch das Seerechtsüberein-kommen der Vereinten Nationen von 1982 (SRÜ) auf. Folgende Meeres-zonen werden im SRÜ unterschieden: Küstenmeer und Anschlusszone, Aus-schließliche Wirtschaftszone (AWZ), Festlandsockel und Hohe See.

Küstenmeer

Das Küstenmeer unterliegt nach Art. 2 Abs. 1 SRÜ der vollen Gebiets-hoheit und territorialen Souveränität des Küstenstaats.³ Damit fällt es in den Geltungsbereich der deutschen Rechtsordnung, wo Polizei- und Ordnungsrecht grundsätzlich dem Landesrecht unterstellt sind. Die schiffahrtspolizeiliche Zuständigkeit im Küstenmeer wird deshalb den

Wasserschutzpolizeien der Bundesländer zugesprochen. Für die Bundespolizei See existiert jedoch eine Eilzuständigkeit auf den Seeschiffahrtsstraßen und im übrigen deutschen Küstenmeer nach § 1 Abs. 2 Seeschiffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung.

Taucht ein Schiff unter fremder Flagge von seewärts kommend in ein Küstenmeer ein, so sind die Schutzinteressen des betroffenen Küstenstaates mit Seeverkehrsrecht und Rechten des Flaggenstaates in Ausgleich zu bringen. In dieser Situation haben sie gleichen Rang.⁴ Das sogenannte Recht auf friedliche Durchfahrt nach Art. 17 SRÜ sichert dieses Gleichgewicht. Es definiert sich als Fahrt durch das Küstenmeer, um es zu passieren oder in die inneren Gewässer einzulaufen beziehungsweise diese zu verlassen. Die umfassende Gebietshoheit des Küstenstaates im Küstenmeer wird eingeschränkt, um Rechten von Fremdstaaten Achtung zu geben.⁵ Die Zuständigkeit zur Abwehr von „Unfriedlichkeiten“ an der Grenze zum Eintritt ins Küstenmeer liegt bei der Bundespolizei See.⁶ Dies kann bisweilen deshalb eine delikate Aufgabe sein, da die friedliche Durchfahrt neben Handelsschiffen und Fischereifahrzeugen auch Kriegs- und deren Hilfsschiffen zusteht. Jedoch muss auch letzterer Durchfahrt stets nicht kriegerischen Zwecken dienen.⁷ Die vitalen Interessen des Küstenstaates wie seine Sicherheit und Ordnung dürfen hierbei nicht gefährdet werden.⁸

AWZ und Festlandsockel

Seewärts des deutschen Küstenmeeres beginnt die Spezialzuständig-

keit der Bundespolizei See, § 1 Abs. 1 Seeschiffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung. Sowohl AWZ als auch Festlandsockel bieten ihrem Küstenstaat nur noch einzelne, sehr spezifische, souveräne Rechte, keinesfalls mehr eine volle Gebietshoheit.⁹ Hier gilt zwar weiterhin das Bundesstaatsprinzip mit seiner Aufteilung nach Bundes- und Landesrecht,¹⁰ jedoch überwiegt im Sinne der Spezialität der bundesgrenzpolizeiliche Auftrag der Bundespolizei See.¹¹ Die Bundespolizei hat – ausgenommen spezialgesetzlicher Ermächtigung anderer Behörden – gemäß § 1 Abs. 2 i. V. m. § 6 Bundespolizeigesetz (BPoIG) (grenzpolizeiliche) Maßnahmen zu treffen, zu denen die Bundesrepublik nach dem Völkerrecht, namentlich dem SRÜ, befugt ist. Da gemäß SRÜ die AWZ wirtschaftlich relevante und der Festlandsockel ressourcenorientierte Nutzungen erlauben, sind dies beispielsweise Aufgaben der Überwachung des Baus und der Unterhaltung von Offshore-Windparks, der Plattform im Nordsee-Ölfeld „Mittelplate“ oder Umweltprüfungen.

Im Bereich der AWZ ergibt sich das Recht des Küstenstaates auf Errichtung von Windenergieanlagen aus Art. 56 Abs. 1 a, b (i) i. V. m. Art. 60 Abs. 1 b SRÜ. Zur Genehmigungserteilung und zum Bau künstlicher Anlagen ist der Küstenstaat demnach ausdrücklich ermächtigt.¹² An der deutschen Nordseeküste ist durch die Errichtung mehrerer Offshore-Windparks hiervon Gebrauch gemacht worden. Zuständigkeiten in Bezug auf die allgemeine Gefahrenabwehr im Bereich dieser Bauwerke werden durch Art. 60 Abs. 2 SRÜ damit jedoch gerade nicht geregelt. Hier müssen die allgemeinen Regeln des Völkerrechts und das jeweilige innerstaatliche Recht herangezogen werden. Die strafprozessuale Zuständigkeit für Straftaten auf künstlichen Anlagen in der deutschen AWZ ergibt sich für die Bundespolizei See aus § 6 BPoIG als Auffangtatbestand.¹³

Aus gleicher Anspruchsgrundlage wie Windenergieanlagen kann ein Küstenstaat Plattformen für die Erdölförderung in seiner AWZ errichten. Hier überschneiden sich durch die AWZ verliehene Rechte mit Rechten aus dem Festlandsockelbereich. Art. 77 SRÜ gibt dem Küstenstaat das Recht, seinen Festlandsockel in Bezug auf mineralische Ressourcen auszubeuten. Diese Nutzungsrechte zweier Funktionshoheitsräume ergänzen sich jedoch in der Regel qua wirtschaftlicher Ausrichtung. Hinsichtlich des Umweltschutzes und der Sicherheit unterliegen die Betreiber von Bohrinseln der Kontrolle des Küstenstaates,¹⁴ es sei insbesondere die Plattform im Nordsee-Ölfeld „Mittelplate“ vor der deutschen Nordseeküste als Kontrollziel der Bundespolizei See genannt. Relevant in Bezug auf den Kontrollauftrag der Genannten ist die Ahndung von das Wasser verschmutzenden Einzelvorfällen der Erdölverunreinigung und unbeabsichtigten Kleinstverschmutzungen durch täglich vorkommende Förderoperationen.¹⁵

Dem Küstenstaat ist es entsprechend Art. 211 Abs. 5 SRÜ erlaubt, unter Einhaltung internationaler



Foto: privat

Die Autorin Livia Nink hat Rechts- und Geowissenschaften an der Georg-August-Universität Göttingen studiert und Praxiserfahrungen im Bereich des internationalen Rechts in Straßburg, Brüssel und New York gesammelt. Im Rahmen ihres Rechtsreferendariats absolvierte sie einen Teil ihrer Verwaltungsstation bei der Bundespolizei See in Neustadt in Holstein.

Normen, für den Bereich seiner AWZ Vorschriften zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Umweltverschmutzung durch Handelsschiffe zu erlassen. Im Falle erheblicher Einleitungen von Verschmutzungen in das Meer besteht nach Art. 220 Abs. 5, 6 SRÜ trotz fehlender küstenstaatlicher Gebietshoheit eine eingeschränkte küstenstaatliche Durchsetzungsbefugnis gegenüber dem Verursacher. Je nach Schadmaß darf der Küstenstaat stufenweise zunächst Auskünfte verlangen; bei Verweigerung oder offensichtlicher Falschheit kann der Küstenstaat die notwendigen Feststellungen an Bord treffen. Liegt unzweifelhaft die Gefahr eines Schadeintritts für die Küste vor, darf der Küstenstaat das maßgebliche Schiff auch anhalten und einem Verfahren nach seinem nationalen Recht unterwerfen.¹⁷ Durchgeführt werden die beschriebenen Kontrollen durch die Bundespolizei See, die sich zur Prüfung der Einhaltung genannter Vorschriften Hubschrauberkontrollflügen in Zusammenarbeit mit der Seestreife per Schiff im jeweiligen Seegebiet bedient. Bereits die Hubschrauberbesatzung hat die technischen Möglichkeiten, erste Wasserproben aus dem Kielwasser des betroffenen Schiffes unmittelbar von der Luft aus zu nehmen.

Schiffe unter deutscher Flagge

Die Bundespolizei See ist überdies zuständig für die Durchführung von Maßnahmen auf Grundlage der Strafprozessordnung (StPO) bei Taten, die auf Schiffen unter deutscher Flagge begangen werden, vgl. § 1 Nr. 1, 3 Seeaufgabengesetz (SeeAufgG) i. V. m. § 1 Nr. 1 Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See (ZustBV-See). Hierbei muss nicht unterschieden werden, ob sich das betreffende Schiff im Bereich der AWZ und des Festlandssockels oder im Gebiet der Hohen See befindet.

—
Livia Nink

¹ Hugo Grotius (1583–1645): *protestantischer Holländer und Jurist* (Graf Vitzthum, in: *Graf Vitzthum, Handbuch des Seerechts*, 2006, Kapitel 1 Rn. 66).

² Graf Vitzthum, in: *Graf Vitzthum, Handbuch des Seerechts*, a. a. O., Kapitel 1, Rn. 5, 89.

³ Drewes/Malmberg/Walter, *BPolG*, 4. Aufl. 2010, § 6 Rn. 19.

⁴ Beckert/Breuer, *Öffentliches Seerecht*, 1991, Rn. 306.

⁵ Graf Vitzthum, in: *Graf Vitzthum, Völkerrecht*, 4. Aufl. 2007, 5. Abschnitt Rn. 45.

⁶ Drewes/Malmberg/Walter, a. a. O., § 6 Rn. 24.

⁷ Graf Vitzthum, in: *Graf Vitzthum, Völkerrecht*, a. a. O., 5. Abschnitt Rn. 45.

⁸ Graf Vitzthum, in: *Graf Vitzthum, Handbuch des Seerechts*, a. a. O., Kapitel 2 Rn. 121.

⁹ Proelß, in: *Graf Vitzthum, Handbuch des Seerechts*, a. a. O., Kapitel 3 Rn. 216.

¹⁰ Forkel, *Maritime Raumordnung in der AWZ*, Frankfurt am Main 2012, S. 139.

¹¹ BVerfG, *NVwZ* 1998, 495, 497.

¹² Proelß, in: *Graf Vitzthum, Handbuch des Seerechts*, a. a. O., Kapitel 3 Rn. 262 f.

¹³ Drewes/Malmberg/Walter, a. a. O., § 6 Rn. 52.

¹⁴ Lagoni, in: *Graf Vitzthum, Handbuch des Seerechts*, a. a. O., Kapitel 3 Rn. 26.

¹⁵ Bangert, in: *Karpen, Maritime Safety – Current Problems of Use of the Baltic Sea*, 2005, S. 85.

¹⁶ Graf Vitzthum, in: *Graf Vitzthum, Völkerrecht*, a. a. O., 5. Abschnitt Rn. 51.

¹⁷ Beckert/Breuer, *Öffentliches Seerecht*, 1991, Rn. 1660.



Die Einteilung des Meeres nach dem Seerechtsübereinkommen

Festlandssockel

Das **Küstenmeer** gehört zum Hoheitsgebiet eines Staates und unterliegt seiner vollständigen Souveränität. Das heißt, dort finden alle Gesetze des Küstenstaates Anwendung. Nach den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen darf sich das Küstenmeer nicht weiter als zwölf Seemeilen seewärts der Basislinie erstrecken. Daher wird es landläufig oft als **12-Meilen-Zone** bezeichnet. Fremde Schiffe genießen im Küstenmeer das Recht der friedlichen Durchfahrt.

Die **Basislinie** verläuft normalerweise entlang der Niedrigwasserlinie. Dort wo die Küste tiefe Einbuchtungen und Einschnitte aufweist oder wo sich eine Inselkette entlang der Küste in ihrer unmittelbaren Nähe erstreckt, werden zur Festlegung der Basislinie geeignete Punkte miteinander verbunden. Die Wasserflächen landwärts der Basislinie werden als **innere Gewässer** bezeichnet. In den inneren Gewässern gilt das Recht der friedlichen Durchfahrt nicht.

In einer an sein Küstenmeer angrenzenden Zone, die als **Anschlusszone** bezeichnet wird, kann der Küstenstaat die erforderliche Kontrolle ausüben, um beispielsweise Verstöße gegen seine Zoll- und Einreisegesetze zu verhindern. Deutschland hat bislang keine Anschlusszone proklamiert.

Die **ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)** ist ein jenseits des Kü-

stenmeeres gelegenes und an dieses angrenzendes Gebiet. Die AWZ darf sich nicht weiter als 200 Seemeilen seewärts der Basislinie erstrecken. Die AWZ gehört nicht zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates. Dieser hat dort jedoch die souveränen Rechte zur Nutzung auf wirtschaftlichem und wissenschaftlichem Gebiet. Alle Staaten genießen in der AWZ die Freiheiten der Schifffahrt, des Überflugs und der Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen sowie andere völkerrechtlich zulässige, mit diesen Freiheiten zusammenhängende Nutzungen des Meeres.

Der **Festlandssockel** umfasst den jenseits des Küstenmeeres gelegenen Meeresboden und Meeresuntergrund in seiner natürlichen Verlängerung des Landgebietes grundsätzlich bis zu einer Entfernung von 200 Seemeilen von der Basislinie. Der Küstenstaat übt über den Festlandssockel souveräne Rechte zum Zweck seiner Erforschung und der Ausbeutung seiner natürlichen Ressourcen aus.

Die **Hohe See** umfasst alle Teile des Meeres, die nicht zur AWZ, zum Küstenmeer oder den inneren Gewässern eines Staates gehören. Schiffe unterliegen dort nur der Hoheitsgewalt ihres Flaggenstaates. Früher wurden diese Seeregionen auch als internationale Gewässer bezeichnet.

Ausschließliche Wirtschaftszone

Anschlusszone


Küstenmeer (Hoheitsgewässer)

Innere Gewässer

Basislinie

Damals ...

Eine heikle Mission im Herzen Europas



Im Frühjahr 1993 herrschte auf den Fluren des Bundesgrenzschutzes See helle Aufregung. Innerhalb kürzester Zeit sollte ein Kontingent von „blauen“ Grenzschützern für einen Auslandseinsatz auf der Donau in Ungarn, Rumänien und Bulgarien aufgestellt werden. Dessen Auftrag: Inmitten der Jugoslawienkriege ein Handelsembargo gegen Serbien durchsetzen. Jürgen Katzschke war Teilnehmer des ersten Kontingents und erinnert sich an den Beginn der Mission ...

Foto: Bundespolizei

Zu Beginn der 1990er-Jahre, nach dem Ende des Kalten Krieges, begann auch Jugoslawien zu zerfallen. Den Unabhängigkeitsbestrebungen einzelner Teilrepubliken setzte Serbien militärische Mittel entgegen. In deren Folge entbrannte eine Reihe von Kriegen, die der Bevölkerung unendliches Leid brachten. Die internationale Gemeinschaft versuchte zunächst mit einer UN-Schutztruppe für eine Waffenruhe zu sorgen. Dennoch gingen die Kämpfe an vielen Orten weiter. Die Vereinten Nationen (UNO) wollten deshalb ihren Forderungen zur Beendigung der Kriegshandlungen mit einem Handelsembargo gegen Restjugoslawien (Serbien, Montenegro) Nachdruck verleihen. Da Serbien einen Großteil seiner wichtigsten Güter – unter anderem Öl, Kohle und Stahl – über die Donau bezog, sollte hier deren Einfuhr unterbunden werden. Die Donau-

Anrainerstaaten Ungarn, Bulgarien und Rumänien waren jedoch nicht in der Lage, die Embargomaßnahmen allein durchzusetzen. Andererseits befürchteten sie Vergeltungsschläge der serbischen Seite bei strikter Umsetzung der Sanktionen.

Der WEU-Einsatz

Internationale Unterstützung war daher dringend erforderlich. Der Westeuropäischen Union (WEU) wurde diese Aufgabe übertragen. Voraussetzung für den Einsatz war der Abschluss eines Memorandum of Understanding durch die WEU mit den Anrainerstaaten, in dem die Befugnisse der internationalen Beamten festgelegt und die Leitung aller Aktionen den Beamten der Anliegerstaaten übertragen wurden. Und so begann im Mai 1993 der Donau-Einsatz der WEU mit einer Fact Finding Mission

aller beteiligten Staaten. In deren Ergebnis wurden die Grenzstädte Mohács in Ungarn, Calafat in Rumänien und Russe in Bulgarien als Kontrollstellen bestimmt.

In Deutschland stellte der Bundesgrenzschutz See den Großteil des Personals. So meldete auch ich mich, damals Mitarbeiter im Stab der Flottille Warnemünde, für den Einsatz. Funker aus anderen Bundesgrenzschutzdienststellen und Zöllner komplettierten unser Kontingent.

Eine lange Reise

Zunächst wurden zwei 23-Meter-Boote des BGS-Amtes Rostock auf ein Spezialschiff verladen und über den Seeweg in dreiwöchiger Fahrt nach Rumänien transportiert. Anfang Juni 1993 nahmen mit mir etwa 40 Beamte die beschwerliche Reise über

Land an die Donau auf. Sie führte uns in fünf Tagen über 3 000 Kilometer von Neustadt in Holstein über Deggendorf, Wien, Szeged (Ungarn) nach Craiova (Rumänien) und war von vielen Eindrücken, manchen Reifenpannen und anderen nicht vorhersehbaren Ereignissen geprägt. An der rumänischen Grenze sorgte die Klärung von Zollformalitäten für einen längeren Stopp. Trotz konsularischer Anmeldung monierten die rumänischen Behörden die Bewaffnung der deutschen Beamten. Letztendlich konnten wir die Grenze aber mit unseren Waffen passieren.

Unser Fahrzeugkonvoi fuhr im Gebiet des „Eisernen Tores“, dem ehemals für die Schifffahrt gefährlichsten Flussabschnitt der Donau, direkt an der serbischen Grenze entlang. Das Kriegsgebiet rückte auf diese Weise in bedrohliche Nähe und rief bei vielen Kollegen eine bedrückende Nachdenklichkeit hervor.

In Craiova teilte sich der Konvoi. Der Hauptteil des Kontingents setzte seine Reise nach Russe in Bulgarien fort. Gemeinsam mit spanischen Kollegen der Guardia Civil sowie Beamten der lokalen Behörden sollten unsere Grenzschrützer von dort aus den Schiffsverkehr auf der unteren Donau überwachen und die Embargomaßnahmen durchsetzen.

Die für den internationalen Führungsstab vorgesehenen deutschen Beamten, zu denen auch ich gehörte, fuhren nach Calafat weiter, einem Grenzort in der rumänischen Region Walachei. Hier sollte ich im Lagezentrum des Stabes meinen Dienst aufnehmen. Wie sich herausstellte, war dies eine Aufgabe mit besonderem Reiz, großen Herausforderungen und vollkommen neuen Erfahrungen: Zum einen stellte die französische Gendarmerie den Leiter des Lagezentrums und zum anderen verrichteten mit mir Mitarbeiter aus Italien, Frank-



Die „Brücke der Freundschaft“ verbindet über die Donau die bulgarische Stadt Russe mit der rumänischen Stadt Giurgiu.

reich, den Niederlanden, Spanien und aus Luxemburg ihren Dienst auf der Leitstelle. Die Nationalitätenvielfalt war im Übrigen bezeichnend für Calafat. Auch amerikanische, kanadische und französische UNO-Beobachter zeigten ständige Präsenz. Jeder kann sich vorstellen, dass die Phase des „Sich-Findens“ schwierig, aber auch spannend ablief. Angefangen von unterschiedlichen dienstlichen Erfahrungen und Auffassungen über die von den Nationen mitgebrachten Einsatzmittel bis hin zum Computer musste alles erst einmal zu einem funktionierenden Organismus zusammengefügt werden. Der gesamte Dienstablauf wurde praktisch aus dem Nichts heraus organisiert.



Nach dem Einsatz auf dem Balkan kehrte Jürgen Katzschke zunächst in den Stab der Flottille Warnemünde zurück. 1996 wurde er stellvertretender Kommandant eines Patrouillenbootes. Es folgte ein weiterer Auslandseinsatz in Kroatien. Seit 2011 ist Jürgen Katzschke im Ruhestand.

Unvorhersehbarer Stopp am Grenzübergang nach Rumänien: Die rumänischen Behörden wollten die Beamten nicht bewaffnet einreisen lassen.





Nach dreiwöchiger Fahrt mit einem Spezialschiff wurden die 23-Meter-Boote des Bundesgrenzschutzes im rumänischen Schwarzmeerhafen von Constanta (Rumänien) entladen.



Schiffsanleger nahe der bulgarischen Stadt Russe. Auf der anderen Uferseite ist bereits Rumänien.

Unterkunft: acht Monate Fluss- passagierschiff

Für Zündstoff sorgte die Unterbringung in Calafat. Das Personal der Kontrollstelle und des Führungsstabs war auf zwei eigens angemieteten rumänischen Flusspassagierschiffen untergebracht. Die eingeschränkten Platzverhältnisse über einen längeren Zeitraum – ich war mehr als acht Monate an Bord eines der Schiffe – verlangten allen Beamten ein erhebliches Durchstehvermögen ab. Extreme Witterungsverhältnisse und Versorgungsengpässe in den Wintermonaten kamen erschwerend hinzu. Doch das Bordleben hatte nicht nur Schattenseiten. Durch den Dienst und das Leben unter den besonderen Bordverhältnissen lernten sich die Kollegen näher kennen. Verschiedene Sprachkurse und Sportveranstaltungen trugen dazu bei, sich gegenseitig besser zu verstehen.

So führte das Schlachten von Schafen auf den Booten der Guardia di Finanza bei dem einen oder anderen Kollegen zu Unverständnis. Bei dem anschließenden schmackhaften

Mahl glätteten sich jedoch schnell die Wogen der Entrüstung. Abenteuerlich mutete die Aufrechterhaltung der Kontakte in die Heimat an. Anfangs waren die etwa 150 Kollegen auf die örtliche Post angewiesen. Nach Anmeldung des Gesprächs und Wartezeiten bis zu einer Stunde konnte endlich mit den Lieben zu Hause telefoniert werden. Im Zeitalter des Mobilfunks heute unvorstellbar.

Mit Siegeln gegen den Schmuggel

Wie in Russe die deutschen Beamten, so überprüften in Calafat niederländische und französische Inspektoren gemeinsam mit rumänischen und bulgarischen Beamten

den Schiffsverkehr. Unterstützt durch die Boote der italienischen Guardia di Finanza galt es eine Umgehung des Handelsembargos durch Schmuggel zu verhindern.

Zum Arbeitsalltag der Inspektoren gehörte neben der Überprüfung der Dokumente und Schiffsräume vor allem die Versiegelung von Tanks vor der Passage des serbischen Donau-Abschnittes. Auf diese Weise sollte ein unbemerktes „Abhandenkommen“ von Ladung in Serbien verhindert werden. Im Falle des Verdachts von Unregelmäßigkeiten konnten die Inspektoren den Schiffen Anweisungen zum Stoppen oder Anlaufen von Liegeplätzen geben und – wenn notwendig – auch Zwangsmaßnahmen durchsetzen.



Boote der spanischen Guardia Civil und der italienischen Guardia di Finanza im Einsatz auf der Donau.



Die BG 61 „Prignitz“ mit multinationaler Besatzung: spanische und deutsche Beamte.



Das sogenannte „Eiserne Tor“, der ehemals gefährlichste Flussabschnitt der Donau, unmittelbar an der serbischen Grenze.

In der Praxis erwiesen sich diese Kontrollen vielfach als eine sehr schwierige Aufgabe, denn die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit waren oberstes Gebot. So geschah es denn auch, dass die Inspektoren einen mit Öl beladenen Tanker als Blockadebrecher ziehen lassen mussten, nachdem der Kapitän gedroht hatte, das Öl in die Donau abzulassen, was eine Umweltkatastrophe ausgelöst hätte.

Dieser Fall zeigte die Brisanz der gesamten Mission. Es durfte zudem nicht übersehen werden, dass auch den Donau-Anrainern durch das Handelsembargo erhebliche wirtschaftliche Einbußen entstanden. In Calafat sorgte deshalb die Leitung der WEU-Mission mit aktiver Öffentlichkeitsarbeit und der Aufrechterhaltung

guter Kontakte zur Stadtverwaltung für Transparenz, um so den Vorbehalten der Bevölkerung zu begegnen.

Als Mitarbeiter des Lagezentrums im internationalen Stab gehörten Kontrollen von Schiffen nicht zu meiner unmittelbaren Tätigkeit. Vielmehr gewährleistete ich den Informationsaustausch zwischen den Dienststellen, erstellte Lageberichte und stand als Ansprechpartner für die Inspektoren bereit. Darüber hinaus waren meine Fremdsprachenkenntnisse immer wieder von besonderem Wert: So unterstützte ich als Dolmetscher in unterschiedlichen Situationen. Beispielhaft seien hier die Klärung von Zollangelegenheiten eines festgesetzten ukrainischen Passagierschiffes oder die Mitarbeit bei Zusammenkünften mit bulgarischen oder

rumänischen Schifffahrts- und Zollbehörden genannt. Fast neun Monate lang war ich für die WEU im Einsatz: von Juni 1993 bis Februar 1994. Für mich war die Arbeit in einem derart multinationalen Umfeld sehr interessant und in diesem Sinne einzigartig.

Im September 1996 wurde die Mission an der Donau erfolgreich beendet.

Die Nachfolgestaaten Jugoslawiens heute

Der Transformationsprozess auf dem Balkan ermöglichte eine Entwicklung, die 1993 wohl noch nicht für möglich gehalten worden wäre: Slowenien und Kroatien sind heute Mitglieder der Europäischen Union, Mazedonien, Montenegro und Serbien Beitrittskandidaten. Einzig der Status des Kosovo ist völkerrechtlich noch umstritten. Der Bundesgrenzschutz war in diesen europäischen Integrationsprozess mit der Teilnahme an unterschiedlichen Projekten aktiv eingebunden – der WEU-Einsatz auf der Donau war ein Teil davon.

Jürgen Katzschke



Sport & Gesundheit



Foto: Bundespolizei

Gesunderhaltung und Fitness der Bordfahrer der Seeinspektionen

Über wenig anderes machen wir uns wohl so viele Gedanken wie über das Thema Gesundheit – zu Recht! Auch für die Bordangehörigen der Bundespolizei See besitzt das Thema einen hohen Stellenwert.

„*Seefahrt* tut not“ – schon diese alte Weisheit betont die besonderen Ansprüche, die maritime Arbeit an den menschlichen Körper stellt. Belastungen, wie die Handhabung von schwerem Atemschutz oder das Hinaufklettern an einer Lotsenleiter bei der Kontrolle auf See, sind Anforderungen, die nicht jeder Bundespolizist ohne Training bewältigen kann. Dazu kommen der Wachbetrieb sowie die räumlichen und meteorologischen Bedingungen auf See während der fünf- oder sechstägigen Streifenfahrten.

Das alles bleibt nicht ohne Folgen. Bereits vor Jahren attestierte der Polizeiärztliche Dienst bei Bordfahrenden eine deutlich überdurchschnittliche Belastung des passiven Bewegungsapparates und des Herz-Kreislauf-Systems.

Gesundheitliche Aspekte sind daher bei der täglichen Arbeit der Bundespolizisten an Bord der Einsatzschiffe enorm wichtig. Gesundheit und Fitness gehören dabei untrennbar zusammen. Über diese beiden Begriffe und ihre Wechselwirkung haben sich bereits viele in der Bundespolizei

Gedanken gemacht. Ziel dabei ist es stets, so viele Mitarbeiter wie möglich zu sportlichen Aktivitäten zu animieren und so zur Gesunderhaltung beizutragen. Der Erfolg dieser Bemühungen hängt meist davon ab, ob es der Dienststelle gelingt, möglichst gute Rahmenbedingungen zu schaffen und ob die Mitarbeiter das Angebot auch annehmen.

Das Wissen um Fitness und Gesundheit ist bei den Mitarbeitern vorhanden und verlangt von ihnen ein gewisses Maß an Eigenverantwortung. Körperliche Aktivität mit den

Bei Kontrollen auf Hoher See müssen die Angehörigen der Bundespolizei See über eine Lotsenleiter der Schiffe hinaufklettern. Eine Grundfitness ist dafür unbedingt erforderlich.

bekanntesten Parametern Kraft, Beweglichkeit, Koordination, Ausdauer sowie ein altersgemäßes Maß an Schnelligkeit und gesunde Ernährung spielen in dem Zusammenspiel von Gesundheit und Fitness eine wichtige Rolle. Auf keinen Fall dürfen Fragen des Lebensstils und der Motivation vergessen werden.

Die Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt hat im vergangenen Jahr einen Arbeitskreis eingerichtet, der die dienstlichen Voraussetzungen schaffen soll, um die Gesundheit aller Mitarbeiter zu fördern. Dabei sollen individuelle Lösungen, speziell auf

jede Inspektion abgestimmt, erarbeitet werden. Im Vordergrund steht insbesondere die Motivation des einzelnen Mitarbeiters. Doch wie kann dies in einer Seeinspektion umgesetzt werden?

Die Seeinspektion in Warnemünde begann Mitte 2013, ein Angebot zur Steigerung der Fitness und Gesunderhaltung für alle Inspektionsangehörigen zu schaffen, das dienstlich umsetzbar ist, Langzeitwirkungen erzeugt und vor allem das individuelle Ausgangsniveau der Teilnehmer berücksichtigt.

Folgende Möglichkeiten stehen den Angehörigen der Inspektion seitdem zur Verfügung:

- Nutzung der Sportgeräte, wie Fahrrad- und Ruderergometer, an Bord der Einsatzschiffe für ein individuelles Training

- Teilnahme bei dienstlicher Verfügbarkeit an einem durch den Präventionssportleiter der Inspektion wöchentlich angebotenen Training
- Teilnahme an einem durch die Dienststelle angebotenen Wochenlehrgang Präventivsport

Ziel der Wochenlehrgänge ist das Aufzeigen von geeigneten Sportprogrammen und sportlichen Aktivitäten für Bordfahrer und Innendienst-Mitarbeiter in einer Umgebung ohne Sporthalle. „Wer mit seinem eigenen Körpergewicht für seinen Körper arbeitet, hat bereits genügend, mitunter sogar zu viel Trainingsmittel dabei“, lautet dabei der Grundsatz, wenn mit den einfachsten Mitteln geübt wird.

Schwerpunkte des Wochenlehrgangs sind:

- gesunde Ernährung
- die Beachtung der Wechselwirkung von Training und Pause
- die Absolvierung von Trainingsintervallen; die Vermittlung des Werts der Regelmäßigkeit und der Gefahr der fehlenden Anreize
- individuelle Belastungsgrenzen erkennen
- „Gehirnjogging“

Die meisten Absolventen der Wochenlehrgänge ziehen ein sehr positives Fazit. Aufgrund ihrer Einsatzzeiten bleibt es jedoch schwierig, Bordfahrer in diese Lehrgänge zu integrieren. Daraus resultiert die Überlegung, in Zukunft den Präventivsport für jede Besatzung im Rahmen der Fortbildung anzubieten.

Gute Rahmenbedingungen sind für den Dienstsport entscheidend. An Bord der Einsatzschiffe stehen der Besatzung verschiedene Sportgeräte, wie etwa Fahrrad- und Ruderergometer, zur Verfügung.



Foto: Torsten Tamm



Technik & Logistik

Das Kontrollboot B12 – mehr als nur ein Tochterboot

Jedes Einsatzschiff der Bundespolizei See verfügt über ein flexibel einsetzbares Kontrollboot. Durch eine seegangsstabilisierte Seitenaussetzvorrichtung (Caley Davit) können die Beamten bei polizeilichen Kontrollen auf See bereits auf dem Schiff das Tochterboot besteigen. Die taktische Bedeutung der Kontrollboote, die vom Mutterschiff aus agieren, nimmt stetig zu und stellt an sie immer höhere Anforderungen. Ein neu beschafftes Kontrollboot soll diesen gerecht werden.

Der 14. Juli 2014, 11:45 Uhr: Dietmar Fix und Mathias Werner, beide Bootsleute der Bundespolizeiinspektion See Warnemünde, übernehmen das neue Kontrollboot B12 im Bundespolizeihafen in Neustadt in Holstein. Sie sollen es nach Rostock-Warnemünde auf eigenem Kiel überführen. Es ist bereits der zweite Versuch. Erst eine Woche zuvor musste das Vorhaben aufgrund schlechter Wetterbedingungen im Seegebiet abgebrochen werden. Heute verspricht der Wetterbericht

westsüdwestliche Winde der Stärke 6, in Böen 7 und eine Wellenhöhe bis zwei Meter. Das hört sich im ersten Moment gut an. Vor den beiden Bootsmännern liegt eine Distanz von knapp 53 Seemeilen, also fast 100 Kilometern. Sie wissen: Die Überfahrt wird ihnen und dem Material viel abverlangen.

Das Kontrollboot B12 ist der Prototyp der neuen Tochterboote für die Einsatzschiffe Typ 66 der Bundespolizei See. Bei dessen Neubeschaffung

konnte auf die Erfahrungen einer ganzen Generation von Kontrollbooten zurückgegriffen werden. Vibrationsmessungen auf den alten Kontrollbooten schafften Klarheit über die Körperbelastungen für die Besatzung im Kontrollboot. Diese sollten bei einem Neubau beseitigt oder zumindest merklich minimiert werden. Und nicht nur dieser Aspekt spielte für die Neubeschaffung eine Rolle. Wurde das Kontrollboot in der Anfangszeit nur zum Übersetzen der Kontrollgruppen genutzt, so erfuhr es durch zahlreiche

Kontrollmaßnahmen in Häfen und Marinas, den Einsatz bei Seenotfällen und anderen polizeilichen Maßnahmen eine taktische Aufwertung, die in einem Neubau unbedingt berücksichtigt werden musste.

Der Neubeschaffung des Kontrollbootes widmete sich der Stabsbereich Polizeitechnik/Materialmanagement der Bundespolizei See. Der Stabsbereich holte dabei die eigentlichen Nutzer des Kontrollbootes, die Bordfahrer, im wahrsten Sinne des Wortes, mit ins Boot. Die Arbeitsgruppe legte Rahmenbedingungen fest, welchen Anforderungen aus personeller und materieller Sicht das neue Kontrollboot genügen muss:

1. Das Kontrollboot soll um einen Meter länger sein als sein Vorgänger.
2. Trotz der größeren Länge darf es nicht schwerer sein als die alten Boote, da die bisherige Ausstattungs- und Ausrüstung auf den Einsatzschiffen weiterhin genutzt werden muss.
3. Die Variabilität beim Transport von Lasten soll erhöht werden.
4. Es soll eine größere Transportkapazität von Personen haben.
5. Beim Bau des Kontrollbootes soll auf eine wartungsfreundliche Gestaltung (z. B. große Wartungsluken) geachtet werden.
6. Das Boot muss als Boardingboot geeignet sein.

Grenzen bei der Umsetzung des Neubaus ergaben sich aus den lokalen Gegebenheiten des Mutterschiffes und den Kransystemen an Bord. Zudem müssen die Straßenverkehrszulassungsvorschriften beachtet werden, wenn die Kontrollboote zwischen Werkstätten und Einsatzschiff transportiert werden müssen.

Zur Realisierung dieser Vorgaben fand die Bundespolizei See nach EU-weiter Ausschreibung in der Yachtwerft Meyer aus Bremen einen Partner mit fundierten Kenntnissen im Faserverbundbereich und langjährigen Erfahrungen im traditionellen Bootsbau. Die Faserverbundtechnologie ist die Schlüsseltechnologie für moderne Herstellungsverfahren, deren Hauptziel die Gewichtseinsparung von Bauteilen bei größtmöglicher Festigkeit ist. Alle Bauteile werden mit einer Vakuuminjektionstechnologie

Das Kontrollboot B12 wird im Stützpunkt „Hohe Düne“ zu Wasser gelassen.



Hauptdaten des Kontrollbootes B12



Entwurfskategorie C (Fahrgebiet)	Küstennahe Gewässer
Maximale Personenzahl (lt. Hersteller)	sechs
Maximale Zuladung	940 Kilogramm
Typ des Rumpfes	Einrümpfer
Typ der Maschine	Z-Antrieb
Motorisierung	Einbau-Dieselmotor 316 PS
Kraftstofftankinhalt	170 Liter (Verbrauch 40 l/h bei 35 Knoten)
Maximale Fahrt	35 Knoten
Baumaterial	Kunststoff, Kohlefaser
Länge über alles	8,66 Meter
Breite max.	2,93 Meter
Tiefgang	etwa 0,45 Meter
Oberkante Toplicht	3,80 Meter
Masse des vollausgerüstet bemannten Bootes	3 540 Kilogramm

hergestellt. Dadurch sind keine überschüssigen Harzansammlungen vorhanden. Das bedeutet Gewichtsreduzierung ohne Verlust von Festigkeit.

Im Ergebnis wurde ein Kontrollboot für Fahrten in küstennahen Gewässern und Fahrten im Nahbereich des Mutterschiffes in küstenfernen Seegebieten konzipiert, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 Beaufort und Wellenhöhen bis zwei Meter auftreten können. Es ist bei einem Meter mehr Länge sogar noch leichter als die

Vorgängerboote und erfüllt alle Anforderungen eines vielseitig einsetzbaren Hochgeschwindigkeitsbootes. Maßnahmen gegen Körperbelastungen, wie der Einbau einer vibrations- und stoßdämmenden elastischen Trennschicht zwischen Unter- und Oberschale und die schwingungsdämpfende Konstruktion des Rumpfes, ermöglichen eine veränderte Flächen-/Raumnutzung. Hinzu kommen Schnellspannvorrichtungen für gefederte Sitze und sichere Stehplätze. Durch die Integration von Zurrseilen im Hauptdeck können Lasten sicher gestaut und transportiert werden.

Ebenso ist es perspektivisch möglich, Sitzsysteme nachzurüsten. Das Boot kann modular dem jeweiligen Einsatzzweck angepasst werden – bis hin zu einer Bewährung mit ballistischem Schutz.

Mit dem Neubau wurde dreierlei erreicht:

- Optimierung der Sicherheit der Bootsbesatzungen durch verbesserte Platzverhältnisse für ein sicheres Übersteigen auf andere Seefahrzeuge und Bergen von Personen aus dem Wasser

Ein spannender Moment: Zum ersten Mal wird das neue Kontrollboot B12 in die Dockingstation der Aussetzvorrichtung auf dem Einsatzschiff eingepasst.

- taktische Aufwertung des Kontrollbootes
- Reduzierung der Unterhalts- und Instandsetzungskosten durch gut zugängliche Wartungsteile, klappbare Aufbauten, große Montageluken und einen abnehmbaren Wulstbug, was Arbeiten in eigenen Werkstätten ermöglicht

Nach dreieinhalb Stunden erreichte das neue Kontrollboot B12 mit seiner Besatzung den Marinestützpunkt „Hohe Düne“ in Rostock-Warnemünde. Dietmar Fix und Mathias Werner waren sich einig: Die Überführung des Bootes war sehr anspruchsvoll und anstrengend. Die meteorologischen Bedingungen hatten sich als schwierig erwiesen, die achterliche See, also der permanente Seegang von hinten, hatte das Steuern des Kontrollbootes nicht einfach gemacht, obwohl es aufgrund seiner größeren Länge gegenüber dem Vorgänger stabiler im Wasser liegt. Sie konnten nur eine Geschwindigkeit von 15 bis 19 Knoten laufen, was nur etwa der Hälfte der möglichen Höchstgeschwindigkeit entspricht.

In den nächsten Tagen lernen die Bootsführer der Bundespolizeiinspektion See Warnemünde das Kontrollboot B12 und seine Manöviereigenschaften im Marinestützpunkt „Hohe Düne“ bei Fahrübungen näher kennen.

Torsten Tamm

Das neue Kontrollboot kann auf einem Trailer verladen über die Straßen transportiert werden.



Leserbriefe

Sehr geehrter Herr Priebe,
sehr geehrte Damen
und Herren,

seit geraumer Zeit erhalte ich von Ihnen die Zeitschrift der Bundespolizei zugesandt. Ich möchte mich heute bei Ihnen dafür recht herzlich bedanken. Die Artikel und die vielen Informationen in der Zeitschrift interessieren mich immer sehr. So ist es immer noch eine Verbindung zum Bundesgrenzschutz und zur Bundespolizei für mich. Nach einer Dienstzeit von 42 Jahren und 91 Tagen beim Bundesgrenzschutz wurde ich Ende Juni 1999 in den Ruhestand versetzt. In diesen vielen Jahren haben wir beim Bundesgrenzschutz viele Veränderungen erlebt, auch das Wechseln des Aussehens des Dienstanzuges war an der Tagesordnung. Nun ist die Bundespolizei bei dem Blau gelandet. Ich denke, dass der Dienst auch heute ständig Veränderungen unterliegt. Ich wünsche dem Team der Redaktion und allen, die beteiligt sind an dem Erscheinen der Zeitschrift, weiterhin viel Kraft.

Klaus Langer, Kiel



§ 22a Bundespolizeigesetz: Nachbesserung durch den Gesetzgeber erforderlich

47

In der Ausgabe 3-2014 der Bundespolizei kompakt berichtete Prof. Dr. Anke Borsdorff über die Anwendungsmöglichkeiten des neuen § 22a Bundespolizeigesetz (BPolG). Der Leiter des Referates 22 des Bundespolizeipräsidiums, Carsten Glade, gibt nun Anwendungshinweise zur präventiven Erhebung von Telekommunikationsdaten und weist auf ein Problem hin.

„Das gesetzgeberische Ziel des § 22a BPolG, nämlich die Ermittlung des Aufenthaltsortes einer Person insbesondere zur Verhinderung von Suiziden und Angriffen gegen kritische Infrastrukturen zu verbessern, wird durch die in Kraft getretene Gesetzesfassung letztlich nur bedingt erreicht“, so Carsten Glade.

Grund hierfür ist, dass die Befugnis sich ausschließlich auf die nach den §§ 95 und 111 Telekommunikationsgesetz (TKG) erhobenen Daten bezieht. Dabei handelt es sich, wie auch in der Gesetzesbegründung erwähnt, um Bestandsdaten im Sinne des TKG. Zur Ermittlung des Standortes eines Mobilfunkendgerätes und damit des Aufenthaltsortes einer Person ist jedoch die Nutzung der Verkehrsdaten im Sinne des TKG erforderlich. Diese Verkehrsdaten sind allerdings in § 96 TKG geregelt, der in § 22a BPolG nicht genannt wird.

Damit die Befugnis des § 22a BPolG in Bezug auf die Standortfeststellung durch die Bundespolizei vollumfänglich genutzt werden kann, hat Prof. Dr. Anke Borsdorff eine teleologische Auslegung (Sinn und Zweck des Gesetzes) entwickelt. Carsten Glade: „Solche Herleitungsmethoden sind

juristisch üblich und können in der polizeilichen Praxis sehr hilfreich sein.“

Weiter macht der Referatsleiter jedoch darauf aufmerksam, dass die Bundespolizei bis zu einer Gesetzesänderung, die dann ausdrücklich auf die Verkehrsdaten Bezug nimmt, von der Wortlautauslegung Gebrauch machen sollte. Im Falle einer verwaltungsgerichtlichen Überprüfung wäre diese gegenüber der teleologischen Auslegung erfolgswahrscheinlicher und würde unseren Kolleginnen und Kollegen eine rechtssichere Anwendung der Befugnisnorm ermöglichen.

Ein Rückgriff auf die datenrechtliche Generalklausel des § 21 Abs. 1 BPolG ist derweil nicht zulässig, da mit § 22a BPolG nun eine Spezialbefugnis zur Erhebung von Telekommunikationsdaten vorliegt. Carsten Glade stellt daher klar: „Präventivpolizeiliche Standortermittlungen können vorerst

weiterhin nur im Wege eines Ersuchens an die Landespolizei erfolgen. Lediglich Bestandsdaten, wie etwa die Wohnanschrift der vermissten Person, sind derzeit aufgrund dieser Befugnis abfragbar. Diese Daten bieten möglicherweise weitere Ansätze zur Ermittlung des Aufenthaltsortes der gesuchten Person.“

Das Bundespolizeipräsidium arbeitet derzeit auf eine Gesetzesänderung hin, die auch die Auskunft über Verkehrsdaten, insbesondere Standortdaten, ermöglicht. Einen entsprechenden Änderungsvorschlag hat das Bundespolizeipräsidium im Februar 2014 dem Bundesministerium des Innern vorgelegt. Carsten Glade warnt in diesem Zusammenhang aber vor zu viel Optimismus. „Ob und wann der § 22a BPolG geändert wird, lässt sich aktuell nicht vorhersagen.“

Die Redaktion



Foto: Marcus Biedermaier



Spenden für Helfer in Not:

Bundespolizei-Stiftung

Sparda-Bank West eG

IBAN: DE51 3706 0590 0000 6836 80

BIC: GENODED1SPK

Die Spenden werden ausschließlich und unmittelbar zu mildtätigen Zwecken verwendet. Die Geldzuwendungen können zweckgebunden erfolgen.

Die Bundespolizei-Stiftung ist befugt, Spendenquittungen auszustellen.

Mehr erfahren Sie unter:
www.bundespolizei.de



BUNDESPOLIZEI