

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/5702 –

Zuständigkeiten im Gemeinsamen Lagezentrum See

Vorbemerkung der Fragesteller

Das im Januar 2007 eröffnete Gemeinsame Lagezentrum See (GLZ-See) in Cuxhaven soll als „optimiertes Netzwerk“ des Bundes und der Küstenländer durch die räumliche Zusammenlegung aller für die Sicherheit auf Nord- und Ostsee zuständigen Behörden eine engere Kooperation und einen schnelleren Einsatz in Gefahrensituationen ermöglichen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Deutsche Bundestag forderte mit Beschluss vom 2. Dezember 2004 die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Küstenländern unter Wahrung der bestehenden Zuständigkeiten eine optimierte Küstenwachstruktur zu schaffen, die den aktuellen Herausforderungen an die Seesicherheit begegnet. Auf der Grundlage einer umfangreichen Analyse und eines Grobkonzeptes unterzeichneten die beteiligten Bundesressorts und die Küstenländer am 6. September 2005 in Cuxhaven die Verwaltungsvereinbarung zur Errichtung eines Maritimen Sicherheitszentrums (VwV-MSZ). Am 1. Januar 2007 nahm das Gemeinsame Lagezentrum See (GLZ-See), der operative Kern des MSZ, seinen Wirkbetrieb auf.

1. Welche Behörden mit welchen Zuständigkeiten sind im GLZ-See untergebracht?

Im GLZ-See arbeiten folgende operative Einheiten des Bundes und der Küstenländer für maritime Sicherheit unter einem Dach eng zusammen; sie repräsentieren folgende Kernzuständigkeiten:

- Maritimes Lagezentrum des Havariekommandos – Maritime Notfallvorsorge,
- Leitstelle der Bundespolizei – Grenzpolizeiliche Aufgaben und außerhalb der Hoheitsgewässer allgemeinpolizeiliche Aufgaben,
- Leitstelle des Zolls – Kontrolle des Warenverkehrs,

- Leitstelle der Fischereiaufsicht des Bundes – Fischereischutz,
- Leitstelle der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer – Allgemeinpolizei im Küstenmeer,
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – nautische Beratung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs; Koordinierung des schifffahrtspolizeilichen Vollzugs,
- Internationaler Kontaktpunkt (PoC) – Informationsverarbeitung nach dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code).

Die Marine ist mit einem Verbindungsoffizier zeitweilig vertreten.

2. Auf welchem Konzept bzw. auf welchen Regelungen basiert die Zusammenarbeit?

Rechtliche Grundlage ist die Verwaltungsvereinbarung über das Maritime Sicherheitszentrum vom 6. September 2005. Der operationelle Betrieb findet auf der Grundlage des Betriebskonzeptes für das MSZ vom 18. Dezember 2006 statt.

3. Gibt es eine einheitliche Führungs- und Leitungsstruktur?

Ja. Im Alltagsbetrieb erledigen die Fachbehörden ihre Aufgaben unter eigener Führung und klar voneinander abgegrenzter Verantwortung.

In Sonderlagen/komplexen Schadenslagen übernimmt die fachlich zuständige Behörde die Einsatzleitung und führt die fachlich erforderlichen Einsatzabschnitte (Behörden und Einsatzmittel) im Wege der Auftragstaktik. Damit ist aus dem GLZ-See heraus eine gezielte und lageangepasste Aktivierung spezialisierter Einheiten bei hoher Flexibilität möglich. Dies entspricht modernen polizeilichen Führungsprinzipien: Der Einsatzführer gibt den jeweiligen Spezialisten ein Ziel vor (Auftrag); diese arbeiten es in eigener Verantwortung ab.

4. Auf welche Weise werden Fachwissen und Aktivitäten der am Zentrum beteiligten Behörden gebündelt?

Durch die Zusammenfassung aller Leitstellen in einem Raum im GLZ-See in der Form eines Netzwerkes findet ein permanenter Informationsaustausch statt. Jede Lage wird unter allen fachlichen Gesichtspunkten bewertet und die erforderlichen Maßnahmen werden koordiniert.

5. Wie sieht der Arbeitsablauf konkret aus, welche Behörden sind an welchen Aufgaben beteiligt, wer trifft welche Entscheidungen, und wer ist für diese Entscheidungen verantwortlich?

Die Geschäftsprozesse im GLZ-See werden nach Prozessschritten (und innerhalb dieser nach Arbeitsschritten) untergliedert:

- I. Informationsverarbeitung/Lagebild,
- II. Einbeziehung der Partner/Information, Beratung,
- III. Einbeziehung der Partner/Unterstützung,
- IV. Informationsrückfluss an Einsatzmittel,

V. Nachbereitung/Dokumentation,

VI. Nachbereitung/Information.

Welche Prozessschritte zur Anwendung kommen und welche Partner jeweils beteiligt sind, hängt vom jeweiligen Ereignis und von der Lage ab.

Bezüglich der Entscheidungen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. In welchen Fällen ist eine Kooperation der einzelnen Behörden freiwillig, in welchen obligatorisch?

Die Kooperation aller Behörden des Bundes und der Küstenländer im GLZ-See ist mit den Elementen Informationsaustausch, gegenseitige Unterstützung und gegenseitige Anerkennung von Amtshandlungen von Vollzugsbeamten ein tragendes Prinzip des Netzwerkes Deutsche Küstenwache und in der Vereinbarung vom 6. September 2005 verbindlich festgeschrieben.

7. In welchen Fällen geht die Zuständigkeit auf andere Stellen (welche) über?

Im GLZ-See findet ein Übergang der gesetzlichen Zuständigkeiten (siehe Antwort zu Frage 1) nicht statt. Die Ressortverantwortung gemäß Artikel 65 Grundgesetz bleibt gewahrt.

Gemäß § 2 Abs. 2 der dem GLZ-See zu Grunde liegenden Verwaltungsvereinbarung vom 6. September 2005 schöpfen die Partner unter Beibehaltung der gesetzlichen Zuständigkeiten die Möglichkeiten für die Zusammenarbeit ihrer Behörden optimal aus.

8. Wem untersteht das Lagezentrum als letztverantwortlicher Instanz?

Der allgemeine Dienstbetrieb im GLZ-See wird durch einen Vertreter der beteiligten Behörden im jährlichen Wechsel koordiniert. Das ändert nichts an der letztverantwortlichen Entscheidungsbefugnis und Verantwortung der gesetzlich zuständigen Behörden.

9. Findet eine Zusammenarbeit auf internationaler Ebene statt?

Wenn ja, mit welchen Stellen bzw. Behörden, in welchen Situationen und in welcher Form (institutionalisiert oder fallbezogen)?

Die internationale Zusammenarbeit findet durch die beteiligten Partner im GLZ-See auf mehreren Ebenen statt. Grundsätzlich beteiligt sich Deutschland als Mitglied der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und der EU gemäß den dort geltenden Regeln intensiv an der internationalen Zusammenarbeit zur Verbesserung der Schiffssicherheit.

Darüber hinaus ist Deutschland Vertragspartei regionaler Vereinbarungen zur Verbesserungen der Seesicherheit und des Umweltschutzes, wie z. B. Bonn-Agreement und HELCOM.

Der PoC ist Teil eines weltweiten Netzes an Kontaktpunkten für Security-Meldungen.

Für den operativen Bereich der maritimen Notfallvorsorge bestehen trilaterale Abkommen mit den Nachbarstaaten Niederlande, Dänemark und Schweden (DENGERNED und SWEDENGER) zur gegenseitigen Information, Unterstützung und Hilfeleistung.

Die Bundespolizei arbeitet eng mit den Grenzpolizeibehörden in der Ostsee-region im Rahmen der Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC) und auch mit der Königlichen Marechaussee der Niederlande zusammen.

Im Rahmen eines sich abzeichnenden Netzwerkes der Europäischen Küsten-wachen wird das GLZ-See zentraler Kontaktpunkt sein.

10. Unterscheidet sich die Kooperations- und Entscheidungsstruktur im Alltagsbetrieb von Einsätzen zur Bewältigung besonderer Gefahrenlagen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 7 verwiesen.

11. Wie sind die Kompetenzen in Krisenfällen, wie Tankerunglücken oder Havarien, geregelt?

Bei einem schweren Tankerunglück dürfte es sich um eine „komplexe Schadenslage“ nach § 1 Abs. 4 der Bund-Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (VKBl. 2003 S. 31) handeln. In einem solchen Fall findet eine einheitliche Einsatzleitung aller beteiligten Kräfte des Bundes und der Länder unter Führung des Leiters des Havariekommandos statt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

12. Gibt es in diesen Notfällen eine gemeinsame Einsatzleitung?

Ja. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 11 verwiesen.

13. In welchen konkreten Krisenlagen kam die neue Kooperationsstruktur bisher zum Einsatz und mit welchem Ergebnis?

Die neue Kooperationsstruktur und die damit verbundenen Geschäftsprozesse kommen in allen Situationen zum Einsatz, in denen die Zusammenarbeit zweier und mehrerer Partner im GLZ-See erforderlich ist. Bedeutende Lagen seit dem 1. Januar 2007 waren zum Beispiel:

- a) Verlorene Container des JRS Canis im Januar 2007 in der Elbmündung,
- b) vom Kapitän gemeldete Gesundheitsgefährdung der Besatzung auf MS Uta im März 2007 und
- c) Rauschgiftfunde im Zeitraum März bis Mai 2007 vor Sylt.

In allen Fällen hat sich die neue Kooperationsstruktur hervorragend bewährt; insbesondere haben sich durch die gemeinsame Unterbringung im GLZ-See der Informationsaustausch intensiviert und die Arbeitsabläufe beschleunigt. Die gemeinsame Einschätzung der Lage und die Koordinierung der zu treffenden Maßnahmen durch alle Behörden des Bundes und der Länder haben zu einer Optimierung der Arbeitsqualität geführt.

Darüber hinaus wurden „komplexe Schadenslagen“, wie z. B. die großflächige Strandverschmutzung in Dierhagen/Ostsee im Mai 2007, erfolgreich unter der Leitung des Havariekommandos abgearbeitet.

14. Hat sich die neue Kooperationsstruktur im Vergleich zu früheren Krisenbewältigungsmechanismen bewährt?

Ja. Ein erster strukturierter Evaluierungsbericht des GLZ-See ist in Vorbereitung.

15. In welchen Bereichen besteht noch Verbesserungsbedarf?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 14 und 16 verwiesen.

Im Übrigen wurde mit Aufnahme des Wirkbetriebs im GLZ-See ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess gestartet, der evtl. auftretenden Optimierungsbedarf erkennt und Nachsteuerungen vorsieht.

16. Ist eine Evaluierung der Arbeit des Lagezentrums vorgesehen, und wenn ja, für wann und durch wen?

Die am MSZ beteiligten Bundesressorts und die Küstenländer übertragen die Durchführung der Evaluierung einem Evaluierungsbeauftragten, der gemeinsam mit den Partnern im GLZ-See zum 1. Juli 2008 einen ersten strukturierten Evaluierungsbericht des GLZ-See vorlegt.

Der Bundesrechnungshof begleitet den Prozess der Evaluierung des MSZ seit der Konzeptionierung.

17. Ist die Errichtung einer einheitlichen deutschen Küstenwache geplant, und wenn ja, für wann?

Die Verwaltungsvereinbarung für das MSZ sieht die Konzeption der einheitlichen deutschen Küstenwache als Netzwerk mit der Zusammenführung der Einsatzleitstellen im GLZ-See unter Beibehaltung der bestehenden Zuständigkeiten als rechtlich und politisch gewollte sowie fachlich geeignete Organisationsform vor, um den Herausforderungen an die maritime Sicherheit (safety und security) in Deutschland zu begegnen. Diese Form der Zusammenarbeit wird auf europäischer Ebene als modellhaft für integrative Meerespolitik und gelebte Subsidiarität gewürdigt.

Ob und inwieweit eine zentralistische/monokratische Küstenwache besser geeignet ist, wird gemäß Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 11. November 2005 (Rn. 2430 ff.) im Rahmen der Evaluierung zu bewerten sein.

