

Antrag

der Abgeordneten Hagen Reinhold, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Eine nationale Küstenwache schaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bereits im Jahr 1998 nach der Havarie der „Pallas“ wurde durch eine Expertenkommission gefordert, eine Seewache unter Zusammenschluss der auf See tätigen Dienste des Bundes einzurichten.

Die Einrichtung eines Havariekommandos war und ist ein erster grundsätzlich zu begrüßender Schritt. Doch das entstandene Havariekommando ist nicht das, was die Expertenkommission als Seewache gefordert hat. Es füllt auch nicht die Lücken im Unfallmanagement Deutsche Küste. Das Havariekommando erfüllt eben nur einen Teilaspekt der zu schaffenden übergeordneten Küstenwache und ist in seinen juristischen und organisatorischen Konstruktionen zu überprüfen.

Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die seinerzeit bestehende Organisation der Notfallhilfe mit einer Vielzahl von Beteiligten den Anforderungen nicht gerecht wurde und offenbarte die mangelnde Koordination der einzelnen Akteure.

Bis heute hat die Bundesregierung es nicht geschafft, bei Notsituationen auf See eine Organisationsstruktur mit Hilfe des Havariekommandos zu etablieren, die mit transparenten Einsatzplänen für alle Akteure die Einsatzleitung übernimmt.

Auch die Havarie des Frachtschiffes „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 vor der Insel Langeoog legt diesen Schluss nahe. Bei einem Austreten des Schweröl-Vorrates wäre es beinahe zu einer Naturkatastrophe im UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer gekommen, die nur aufgrund der günstigen Havarieumstände nicht stattgefunden hat. Allerdings traten zahlreiche Probleme während der Notschleppversuche auf, die Widersprüche des Einsatzkonzeptes des Havariekommandos mit dem Sicherheitskonzept Deutsche Küste offenbarten.

Im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ), das aufgrund einer Verwaltungsvereinbarung im Jahr 2005 von den fünf Küstenländern und dem Bund geschaffen wurde, sollen das Havariekommando, die Bundespolizei, der Zoll, die Wasserschutzpolizeien der Länder, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und die Fischereiaufsichtsbehörden fachlich und räumlich zusammenarbeiten, um den Schutz der maritimen Umwelt und die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen sowie die Kriminalität auf See effektiv zu bekämpfen. Es soll effektiver auf entsprechende Gefahren reagieren und die notwendigen operativen Maßnahmen zur Abwehr eines terroristischen Anschlags auf See und anderer Gefahren einleiten.

Auch das MSZ war und ist ein richtiger und wichtiger Schritt in Richtung Sicherheit an der deutschen Küste – aber auch dort ist die Bundesregierung auf halbem Wege stehen geblieben. Effizienzgewinne, die in der WP 17 vereinbart wurden und „eine bessere Zusammenarbeit“ forderten, stehen bis heute aus. Kooperationen und Synergien, im Vergleich zu der Situation vor „Pallas“ in der Abstimmung, sind einzig und allein beschränkt auf die konkrete Zusammenarbeit innerhalb des MSZ. Eine weitergehende Behördenkooperation bei der Beschaffung und im Personalmanagement, teils in Bundes- und teils in Länderzuständigkeit, fehlt jedoch noch immer. Dies wird auch durch die bisher zersplitterte Finanzierungslandschaft erschwert, die verschiedenen Einheiten werden sowohl aus verschiedenen Länderhaushalten als auch aus diversen Einzelplänen des Bundes getragen. Gemeinsam geführte Einsätze oder gemeinsam bemannte Schiffe, wie BMF und BMI es über Jahre zu implementieren versuchten, sind noch immer in weiter Ferne. Somit hat man bis heute nicht die nach dem Pallas-Unglück geforderten und gewollten echten Führungsstrukturen mit rechtssicheren Durchgriffsrechten geschaffen. Folglich waren auch 2017 bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ erhebliche Führungsdefizite im Ernstfall erkennbar und letztlich wurde zu spät Verantwortung übernommen und polizeiliche Anordnungen erlassen.

Auch Veränderungen der maritimen Sicherheitslage haben inzwischen dazu geführt, dass die heutige Organisationsstruktur den Entwicklungen im Bereich der maritimen Sicherheitsvorsorge nicht mehr gerecht wird und die größtmögliche Sicherheit und ein schnelles einsatzfähiges Management für alle Gefahrenlagen nicht gegeben ist.

Deshalb fordern die Freien Demokraten die Einrichtung einer nationalen Küstenwache.

Auch die Entwicklungen im Bereich Offshore, die erhöhten Schiffsverkehre, einhergehend mit der Größe der Schiffe und dementsprechend auch der Transportmenge auf See sowie die Digitalisierung machen ein Umdenken in der Struktur der bestehenden Organisationen notwendig.

Die neue nationale Küstenwache soll geographisch für die Seehäfen, das Küstenmeer (Hoheitsgewässer), die Zwölf-Seemeilen-Anschlusszone und für die ausschließliche Wirtschaftszone zuständig sein. Die Bundeswehr ist dabei nicht betroffen.

Das Havariekommando und das MSZ gehen in der neuen Küstenwache auf. Darüber hinaus soll die Küstenwache u. a. die Koordination des gesamten Bereichs Erforschung und Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs abdecken sowie die Abwehr externer Gefahren für den Seeverkehr und die Umwelt und die Aufgaben der Bundespolizei See, der Fischereiaufsicht und der Zollkontrolle zu See übernehmen.

Die Küstenwache soll die Einhaltung und Überwachung nationaler und internationaler Gesetze (z. B. Hafenstaatkontrolle) sicherstellen. Auch polizeiliche Aufgaben wie die strom- und schifffahrtspolizeilichen Aufgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und die allgemeine Gefahrenabwehr auf See und die Abwehr von z. B. terroristischen Gefahren muss die zu schaffende Küstenwache wahrnehmen. Die Möglichkeit der Amtshilfe bleibt hiervon unberührt.

Die Finanzierungsanteile sollen sich vorerst nicht ändern, die Einrichtung einer nationalen Küstenwache ist für Landes- und Bundeshaushalte deshalb insoweit kostenneutral. Durch den Abbau von überflüssigen Doppelstrukturen kann sogar mit geringeren gesamtstaatlichen Kosten gerechnet werden.

Die nationale Küstenwache ist als erster Schritt zu verstehen, um zukünftig mit den nationalen Küstenwachen der EU-Staaten eine Kooperation anzustreben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

eine nationale Küstenwache in drei Schritten zu realisieren:

1. Schritt: Zusammenfassung aller Bundeszuständigkeiten.

Die bisher auf viele unterschiedliche Bundesbehörden auf Grund vielfältiger Rechtsgrundlagen verteilten Zuständigkeiten und Befugnisse im Bereich des Küstenschutzes müssen einheitlich in einem Gesetz für die nationale Küstenwache zusammengeführt werden, insbesondere ist das Seeaufgabengesetz dahingehend zu ändern, dass die sich daraus ergebenden Zuständigkeiten des Bundes einheitlich der nationalen Küstenwache übertragen werden. Dies schafft Übersichtlichkeit und die notwendige Rechtsklarheit und Doppelzuständigkeiten und Reibungsverluste werden vermieden.

2. Schritt: Wahrnehmung der bisher von Landesbehörden wahrgenommenen Aufgaben des Bundes durch Bundesbehörden.

Die bisher auf Grund der Vereinbarungen mit den Küstenländern i. S. d. § 3 i. V. m. § 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes (SeeaufgG) von Landesbehörden im Wege der Organleihe wahrgenommenen schiffahrtspolizeilichen Aufgaben sind auf originäre Bundesbehörden zu übertragen, so dass der Bund künftig die festgelegten Aufgaben schiffahrtspolizeilicher und umweltschützender Art wieder selbst durch eine unmittelbare Bundesbehörde, die nationale Küstenwache, wahrnimmt.

3. Schritt: Übertragung der entsprechenden Landeskompetenzen auf den Bund durch eine Grundgesetzänderung.

Zum anderen ist das Grundgesetz dahingehend zu ändern, dass die Aufgaben und Befugnisse, die Behörden der Länder auf See und in Seehäfen über § 1 Nr. 2 SeeaufgG hinaus in der allgemeinen Gefahrenabwehr wahrnehmen und ausüben, auf den Bund zur Wahrnehmung und Ausübung durch die nationale Küstenwache übertragen werden. Nur so kann eine effektive und effiziente Arbeit der nationalen Küstenwache nach rechtlich klaren Vorgaben gewährleistet werden. Die haushalterischen Voraussetzungen sind in Abstimmung mit den Ländern zu schaffen.

Berlin, den 25. Juni 2019

Christian Lindner und Fraktion

