

## Antrag

**der Abgeordneten Andreas Mrosek, Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Wolfgang Wiehle, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Petr Bystron, Joana Cotar, Siegbert Droese, Dr. Michael Ependiller, Dietmar Friedhoff, Markus Frohnmaier, Franziska Gminder, Mariana Iris Harder-Kühnel, Verena Hartmann, Martin Hess, Dr. Heiko Heßenkemper, Karsten Hilse, Martin Hohmann, Jens Kestner, Stefan Keuter, Jörn König, Dr. Rainer Kraft, Christoph Neumann, Frank Pasemann, Tobias Matthias Peterka, Jürgen Pohl, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Martinichert, Detlev Spangenberg, René Springer, Beatrix von Storch, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD**

### **Aus den Havarien der MS Pallas und MS Glory Amsterdam lernen – Eine deutsche Küstenwache gründen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die verschiedenen Kräfte der Bundespolizei See, des Havariekommandos Cuxhaven, des Zolls, der WSV und der Fischereiaufsicht als „Deutsche Küstenwache“ zusammengefasst und dem Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat unterstellt werden.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung des Weiteren auf, alle rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die Schaffung einer nationalen Küstenwache in eigenständiger Form mit allen Zuständigkeiten zur Gefahrenabwehr auf See zu schaffen und dem Deutschen Bundestag einen entsprechenden Gesetzentwurf schnellstmöglich und noch in dieser Legislaturperiode zuzuleiten.

Die Zuständigkeit der Küstenwache soll sich auf alle deutschen Hoheitsgewässer, einschließlich des bisher im Zuständigkeitsbereich der Länder liegenden Küstenmeeres, erstrecken. Dabei soll „die sachliche Zuständigkeit ... die Erforschung und Abwehr aller Gefahren auf See, insbesondere auf Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, externe Gefahren für den Seeverkehr und die Umwelt, auf die Überwachung und Abwehr von Terror, den polizeilichen Grenzschutz, Überwachung des Fischfangs und die Ein- und Ausfuhr von Waren über den Seeweg beinhalten“ (vgl. Antrag der CDU/CSU-Fraktion, Bundestagsdrucksache 15/2337).

Berlin, den 12. Juni 2019

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

## Begründung

Am 13. Januar 2004 hatte die CDU/CSU-Bundestagsfraktion einen Antrag auf Schaffung einer nationalen Küstenwache eingebracht (Bundestagsdrucksache 15/2337). In drauffolgender Wahlperiode, am 13. März 2008, hat auch die FDP-Bundestagsfraktion das Thema als wichtig erkannt und gefordert, eine nationale Küstenwache zu schaffen (Bundestagsdrucksache 16/8543).

Seit der Havarie der „Pallas“ im Jahr 1998 und dem Bericht der „Grobecker-Kommission“ vom 16. Februar 2000 ist die Forderung nach Schaffung einer deutschen Küstenwache aktuell. Obwohl die Fahrzeuge von Bundespolizei, Zoll, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), Fischereiaufsicht und Wasserschutzpolizei (WSP) der Länder heute bereits den Schriftzug „Küstenwache“ an der Bordwand tragen, existiert jedoch eine Küstenwache als Organisation nicht.

Auch die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/GRÜNEN haben am 16. Juni 2004 die Bundesregierung aufgefordert, die Sicherheit vor der deutschen Küste zu verbessern und dazu die Küstenwache zu optimieren. Zu Recht wurde festgestellt, dass die Bundesrepublik Deutschland im Interesse ihrer Bürger, der Küstengemeinden, der Fischereibetriebe, der Hafenvirtschaft, des Tourismus und des Natur- und Umweltschutzes die Pflicht hat, „für größtmögliche Sicherheit auf Nord- und Ostsee, sowohl im Küstenmeer als auch in der Ausschließlichen Wirtschaftszone und auf Hoher See zu sorgen. Dafür ist ein schnelles und einsatzfähiges Krisenmanagement für alle denkbaren Gefahrenlagen erforderlich“ (vgl. Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS90/GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 15/3322).

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Niedersächsischen Landtag hat dies in einem Antrag „Küsten-, Meereschutz und Schiffssicherheit besser und effektiver gestalten –... Widerstand gegen eine einheitliche nationale Küstenwache endlich aufgeben!“ (vgl. Niedersächsischer Landtag, Drucksache 15/2533) gefordert.

Die Strandung der MS Glory Amsterdam am 29. Oktober 2017 und der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung 408/17 vom 6. März 2019 haben jedoch zum wiederholten Male gezeigt, dass sich aus dieser Vorgabe Schwierigkeiten ergeben, die nur durch die Schaffung einer eigenständigen Bundesbehörde Küstenwache gelöst werden können.

Fachleute in den nautischen Vereinen an Nord- und Ostseeküste, die Insel- und Halligkonferenz sowie die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste haben in einem Positionspapier vom Februar 2017\* die Forderung nach Schaffung einer Bundesbehörde Küstenwache erneut bekräftigt. In dieser Organisation Küstenwache sollen die auf fünf Bundesländer und vier Bundesministerien verteilten Zuständigkeiten und Kompetenzen gebündelt werden.

Bereits die von der Bundesregierung eingesetzte Expertenkommission zu den Konsequenzen aus der Havarie der „Pallas“ hatte empfohlen, alle auf See tätigen Dienste des Bundes in einer Bundesbehörde „Küstenwache“ zusammenzufassen. Bis heute ist diese Empfehlung nicht umgesetzt worden. Die seither neu geschaffenen Regelwerke bremsen in der Praxis die Reaktionsgeschwindigkeit und die Entscheidungsprozesse. Die erforderlichen Führungsstrukturen mit rechtssicheren Durchgriffsrechten wurden damals nicht geschaffen.

20 Jahre nach der Havarie der „Pallas“ und 15 Jahre nach der Gründung des Havariekommandos (HK) kommt der BSU-Bericht 408/17 zur Havarie der „MS Glory Amsterdam“ in Kapitel 7 „Sicherheitsempfehlungen“ zu den Erkenntnissen, dass rechtliche Rahmenbedingungen fehlen und zielführend geschaffen bzw. geändert werden müssen, dass die technische Ausrüstung des HK die Wahrnehmung des Auftrags nicht ermöglicht und dass die rechtlichen Befugnisse des HK nicht ausreichend sind.

Somit ist die auf Bundestagsdrucksache 15/2337 genannte Begründung nach wie vor aktuell: „Das Nebeneinander von auf vier Bundesministerien verteilten Zuständigkeiten (BGS-Fahrzeuge beim Bundesinnenministerium, Zoll-Fahrzeuge beim Bundesfinanzministerium, Fischereiaufsicht beim Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft sowie der Fahrzeuge der WSV im Zuständigkeitsbereich des Bundesverkehrsministeriums) führt zu einer Verantwortungsteilung, nicht zu einer Führungskonzentration. Eine ähnliche Zersplitterung gibt es noch einmal im Zuständigkeitsbereich der fünf Bundesländer an Nord- und Ostseeküste.“

Auch die Einrichtung des Havariekommandos, parallel zu der bestehenden „Küstenwachen-Kooperation“ zwischen dem Bund und dem Land Schleswig-Holstein, hat hier keine entscheidende Verbesserung gebracht. Beide

\* [www.sdn-web.de/wp-content/uploads/Positionspapier-zur-Schaffung-einer-Deutschen-Küstenwache-Februar-2017.pdf](http://www.sdn-web.de/wp-content/uploads/Positionspapier-zur-Schaffung-einer-Deutschen-Küstenwache-Februar-2017.pdf).

Einrichtungen sind nur informelle Koordinierungsverbände und besitzen keine eigene originäre Zuständigkeit.

Auch im maritimen Bereich besteht die Gefahr terroristischer Angriffe. Um diese seewärtigen Terrorgefahren abzuwehren, ist es nach geltender Rechtslage nicht möglich, die Bundesmarine als Ultima Ratio zur Unterstützung anzufordern.

Bei der Schaffung eines sinnvollen Gesamtkonzepts für die Gefahrenabwehr auf See darf dieser Aspekt nicht unberücksichtigt bleiben. Dieses hat vor 15 Jahren bereits der damalige Bundesminister der Verteidigung erkannt. So heißt es in den „Verteidigungspolitischen Richtlinien“ vom 21. Mai 2003 unter Nummer 75: „Angesichts der gewachsenen Bedrohung des deutschen Hoheitsgebiets durch terroristische Angriffe gewinnt der Schutz von Bevölkerung und Territorium an Bedeutung und stellt zusätzliche Anforderungen an die Bundeswehr bei der Aufgabenwahrnehmung im Inland und demzufolge an ihr Zusammenwirken mit den Innenbehörden des Bundes und der Länder.“ Dieser notwendige neue Aufgabenbereich für die Bundesmarine muss auf eine gesicherte Rechtsgrundlage gestellt werden.

Eine nationale Küstenwache mit einer einzigen Zuständigkeit wäre auch aus fiskalisch-ökonomischen Überlegungen sinnvoll. Der Bundesrechnungshof wie auch der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages haben die Bundesregierung mehrfach auf die Notwendigkeit der Konzentration aller Seedienste hingewiesen.

Die Vorteile einer nationalen Küstenwache wurden bereits auf Bundestagsdrucksache 15/2337 aufgelistet:

1. „Im Notfall sind Verantwortung und Führung in einer Hand. Die bloße Kooperation der Bundes- und Landesministerien mit dem Havariekommando als Koordinierungsstelle für das Nebeneinander von Bundes- und Länderkompetenzen führt dazu, dass im Notfall Entscheidungen nur mit Verzögerungen getroffen werden können.
2. Hohe und einheitliche Standards in der Qualität der Ausbildung, der Einsatzkräfte und bei der Qualität des Materials können nur so gewährleistet werden.
3. Eine schlankere und damit kostengünstigere Verwaltung. Doppelarbeit sowohl im Vollzug als auch im administrativen Bereich wird vermieden.
4. Senkung von Koordinierungskosten. Im Status quo müssen sich zu viele Einheiten koordinieren. Das verursacht Verhandlungs- und Kommunikationskosten in erheblichem Maße.“

