

P  **LIZEI**
DEIN PARTNER
Gewerkschaft der Polizei



***Wasserschutzpolizei
und Schifffahrt
Ausgabe 12***



www.VDPolizei.de

Wasserschutzpolizei und Schifffahrt



Impressum

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Bernd Poschkamp und Jens Albert, WSPR Flensburg

Fotos: Die Verfasser

Nachdruck des redaktionellen Teils nur nach
ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers.

Sämtliche hier veröffentlichte Anzeigen, die im Kunden-
auftrag für die Drucklegung vom Verlag gestaltet wurden,
sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Vervielfältig-
ung und elektronische Speicherung ist nur mit Zustim-
mung des Anzeigenkunden und des Verlages erlaubt.
Verstöße hiergegen werden vom Verlag, auch im Auftrag
des Anzeigenkunden, unnachsichtig verfolgt.



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung
Ein Unternehmen der Gewerkschaft der Polizei

Forststraße 3 a • 40721 Hilden
Telefon 0211 7104-0 • Telefax 0211 7104-174
av@VDPolizei.de

Geschäftsführer: Bodo Andrae, Joachim Kranz
Anzeigenleiterin: Antje Kleuker

Gestaltung und Layout: Jana Kolffhaus

Anzeigensatz und Druck:
Wölfer Druck + Media, Haan

© 2015

05/2015/94

www.VDPolizei.de

POLIZEI DEIN PARTNER

Gewerkschaft der Polizei Landesbezirk Schleswig-Holstein

- **Grußwort**
- **Artikel**

Die Seenotretter: 150 Jahre vom Ruderboot zum Seenotrettungskreuzer

Diebstahlprävention zahlt sich aus: Aktion „Gravierend mehr Sicherheit“

Die Wiedergeburt des Kartonmodellbaus

Schwere Zeiten für Bootsschieber

Ein Jahrhundertbauprojekt –

Der Neubau einer dritten großen Schleuse in Brunsbüttel

*Die Bedeutung der See nimmt zu: Zusammenarbeit der
Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein mit dem BSH*

Schleswig-Holstein und seine Landschaften – Verbotene Eingriffe

Ein Küstenboot im Fjord? – Die „Staberhuk“ aus Kappeln stellt sich vor

Chancen und Handlungsbedarfe im Sportbootführerscheinwesen

2

3

5

6

7

13

14

15

16

19

Grüßwort



Oliver Malchow
GdP-Bundesvorsitzender

Liebe Leserinnen, liebe Leser,
vor uns liegt eine ausgesprochen interessante Broschüre voll mit Themen rund um die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben und die Schifffahrt in Schleswig-Holstein. Sie will die Öffentlichkeit über Neuerungen und Entwicklungen in diesem Bereich informieren. Ich lese aus den Artikeln und Betrachtungen aber auch heraus, dass ein „Land zwischen den Meeren“ mit 870 km Küstenlinie und über tausende Kilometer Wasserstraßen eine gut ausgebildete und ausgestattete Wasserschutzpolizei braucht. Denn Kriminalität und Vandalismus spielen sich eben nicht nur auf dem Festland ab.

Doch offenbar sind die Bewertungen nicht einheitlich. Der Innenminister in Schleswig-Holstein will sparen und 60 von gegenwärtig 260 Kolleginnen und Kollegen „verschieben“. In andere Bereiche der Polizei. Dort sollen nämlich in den kommenden Jahren 122 Polizisten eingespart werden. Dafür – so sein Konzept – können einige Aufgaben der Wasserschützer von „anderen Dienststellen“ übernommen werden. Wie klug das ist, sei dahin gestellt.

Auf alle Fälle ist das kein ruhiges Fahrwasser, in dem sich unsere Kolleginnen und Kollegen zurzeit bewegen müssen.

Als Polizistinnen und Polizisten sind wir von Hause aus daran interessiert, dass die polizeiliche Arbeit effektiv und erfolgreich geleistet werden kann. Dafür geben wir tagtäglich unser Bestes. Gegenwärtig sehen wir allerdings: Da wandert jede Menge Sachkenntnis von der Wasserschutzpolizei ab. Und der Aufgabenbereich wird nicht wesentlich kleiner.

Aber wir sind auch Gewerkschafter. Und als solche daran interessiert, dass die Kolleginnen und Kollegen bei aller politischer Bewegung nicht auf der Strecke bleiben. Aus meiner Sicht ist die Gefahr nicht gering:

Man lasse sich das auf der Zunge zergehen: Im Sprachgebrauch des Innenministers ist ein „Umsteuerungspotenzial“ von 60 Stellen. Ich muss kein Gewerkschafter sein, um hier die reine Rechnerei herauszulesen. Der Mensch scheint zur Manövriermasse herabgewürdigt zu werden. Wir haben in der GdP eine Kampagne „Auch Mensch“, die eigentlich der Bevölkerung zeigen soll, dass sich hinter den oft martialisch anmutenden Polizistinnen und Polizisten Menschen aus unserer Mitte verbergen. Es ist offenbar nützlich, auch einige Politiker damit zu konfrontieren.

Dass gerade eine Woge von Stress und Frust die betroffenen Kolleginnen und Kollegen der Wasserschutzpolizei in Schleswig-Holstein überrollt, ist nur allzu verständlich. Dass darunter auch längerfristig die polizeiliche Arbeit leiden kann, das muss einkalkuliert werden. Es ist ein bitteres Spiel, in dem aus meiner Sicht noch nicht entschieden ist, ob es überhaupt Gewinner geben kann.

Inwieweit sich geeignete Bewerber für die Polizei nicht doch lieber woanders nach einer beruflichen Perspektive umschauchen, sollte übrigens bei allem Sparwahn immer auch mit einkalkuliert werden.

Bleibt zu hoffen, dass das Sicherheitsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger auf gleichem Niveau wie bislang bedient werden kann. Sie haben ein Recht, das einzufordern und tun es hoffentlich. Die Politik, das sollten wir alle nicht vergessen, ist genauso wie die Polizei, für die Bürgerinnen und Bürger da. Nicht umgekehrt.

Die Seenotretter: 150 Jahre vom Ruderboot zum Seenotrettungskreuzer

Seit Tagen weht es aus West mit neun Beaufort, und in der Deutschen Bucht hat sich ein enormer Seegang aufgebaut. Es ist Ende Oktober, und die Wassertemperatur befindet sich seit langem im einstelligen Bereich. Das ist die Nordsee von ihrer ungemütlichen Seite. In der Seeschiffahrtstraße, die nördlich der Ostfriesischen Inseln von West nach Ost Richtung Elbe und Nordostseekanal führt, herrscht dennoch reger Schiffsverkehr. Das Revier gehört zu einem der am meisten befahrenen der Welt. In der Berufsschiffahrt ist das Wetter eigentlich kein Problem.

Es ist ein grauer, eisiger, nasser Oktobertag, an dem der zweite Maschinist vom Containerschiff Beluga Stimulation nördlich der Insel Langeoog von Bord gespült wird. Der erste Maschinist, der wegen eines Wassereintruchs in einer Ladeluke mit ihm an Deck Sicherungsarbeiten durchführt, wird Zeuge des Unglücks. Er gibt sofort Alarm. In den teilweise über acht Meter hohen Wellenbergen ist der Mann innerhalb von Sekundenbruchteilen außer Sicht. Eine Rettungsweste trägt er nicht.

Die sofort eingeleitete groß angelegte Suche mit Hubschraubern, Schiffen und zahlreichen Seenotkreuzern ist unter diesen Umständen alles andere als erfolversprechend.

Über eineinhalb Stunden später hat der Seenotkreuzer BERNHARD GRUBEN das bei diesen Witterungsbedingungen hochgefährliche Seegatt zwischen Norderney und Juist bereits hinter sich gelassen. Die Besatzung steht auf der Brücke, das von der SEENOTLEITUNG BREMEN errechnete Suchgebiet ist fast erreicht. Ein Einsatz wie dieser ist ein Kampf gegen die Zeit. Zwar trägt der Maschinist einen Kälteschutzanzug, doch der grobe Seegang, der starke Strom und die enorme Schwierigkeit, einen winzigen Kopf in den riesigen Wellenbergen zu sehen, sprechen gegen jeden Erfolg. Das errechnete Suchgebiet ist ungefähr fünf Quadratkilometer groß.

So grenzt es schon an ein Wunder, dass einer der Seenotretter auf der BERNHARD GRUBEN plötzlich im Seegang etwas sieht. „Da isser!“ ruft er. Ein winziger, orangefarbener Punkt in der See. Und noch einmal geschieht das Unwahrscheinliche: Während der Vormann den Seenotkreuzer an den Schiffbrüchigen heran manövriert, gelingt es zwei Seenotrettern in einer Welle, den Mann an Deck zu reißen. Er lebt.

Über 2.000 Einsätze fahren die Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) jedes Jahr.

Vieles ist Routine, vieles „nur“ technische Hilfeleistung, Gefahr kann rechtzeitig abgewendet werden. Bei einem kleineren Teil der Einsätze werden Menschen aus Seenot gerettet oder aus großer Gefahr befreit. Einsätze, die in Erinnerung bleiben: Wenn gegen jede Wahrscheinlichkeit ein Menschenleben den Gewalten des Meeres entrissen werden





kann, wenn alles Denkbare gegen eine Rettung spricht, sie aber dennoch gelingt.

So glaubten vor 150 Jahren an den Küsten die meisten Menschen nicht, dass Rettung überhaupt möglich sei. Jahrhundertlang hatten sie Schiffbruch als unabwendbares Schicksal betrachtet. Mangelnde Organisation und Ausrüstung sowie das zum Teil noch ausgeübte

Strandrecht verhinderten bis zur Mitte des 19.

Jahrhunderts in fast allen Fällen Rettungsmaßnahmen für Schiffbrüchige. Nach Schätzungen gerieten Mitte des 19. Jahrhunderts jährlich mehr als 50 Schiffe allein vor den deutschen Nordseeinseln in Seenot. Als von Seiten der Bremer Handelskammer ein Inspektor ausgeschiedet wurde, die Küsten zu bereisen und die Möglichkeit zur Gründung eines Rettungswesens nach englischem Vorbild zu ermitteln, kam er mit dem niederschmetternden Ergebnis zurück, dass es weder Material noch Menschen gäbe, die dieses Unternehmen wagen könnten.

Der Vegesacker Navigationslehrer Adolph Bempohl jedoch sah das anders. Er fand Mitstreiter, unter anderen den Emdener Oberzollinspektor Georg Breusing. Unter dessen Führung gründete sich in Emden am 2. März 1861 der erste regionale „Verein zur Rettung Schiffbrüchiger an der ostfriesischen Küste“. Er richtete auf Langeoog und Juist, dann auch auf anderen Inseln und an der Küste Rettungsstationen ein. Noch im selben Jahr etablierten sich ähnliche Vereine in Hamburg mit der Station Cuxhaven, in Stralsund sowie in Bremen mit der Station Bremerhaven, die 1863 ihre Arbeit aufnahm. Weitere Vereinsgründungen an der Küste folgten. Am 29. Mai 1865 schlossen sich die einzelnen regionalen Vereine zusammen und gründeten die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger – kurz DGzRS. Die private Initiative einiger Weniger war erfolgreich. Spenden wurden gesammelt, und die Stationen konnten mit einfachen Ruderrettungsbooten, Raketen-Leinenschießgeräten und Hosenbojen ausgestattet werden. Außerdem gelang es durchaus, mutige Männer zu finden, die überall ihren selbstlosen „Dienst unter der Flagge der Menschlichkeit“ aufnahmen.

Die Männer wagten sich mit Ruderrettungsbooten, aus heutiger Sicht winzigen offenen Nusschalen, durch die Brandung auf die Nord- oder Ostsee, und immer wieder gelang die Rettung ganzer Besatzungen gestrandeter oder sinkender Schiffe unter widrigsten Umständen. Mit der Motorisierung 1911 und dem Aufkommen gedeckter Motorrettungsboote etwa zwanzig Jahre später vergrößerte sich der Einsatzbereich der Rettungsflotte ganz erheblich. Nun konnte nicht nur in unmittelbarer Küstennähe gerettet werden, die Einheiten begaben sich weit hinaus auf See. Nach der Wende zum zwanzigsten Jahrhundert wurde die Schifffahrt mit Funk ausgestattet, und damit war auch eine Alarmierung nach Land möglich.

Während des zweiten Weltkrieges war die DGzRS-Rettungsflotte „für Freund und Feind“ im Einsatz. Gekennzeichnet mit dem roten Kreuz standen die Schiffe unter dem Schutz der Genfer Konvention, und, soweit es die Verhältnisse zuließen, konnte die DGzRS ihre Eigenständigkeit bewahren.

Nach 1945 führte sie nach der Teilung Deutschlands den Rettungsdienst in der Deutschen Bucht und in der westlichen Ostsee fort. Der Seenotrettungsdienst der DDR wurde staatlich organisiert. Im Funkraum unter dem Dach der neu gebauten Zentrale der DGzRS sicherten von nun an drei Funker eine Rund-um-die-Uhr-Präsenz. Daraus entwi-

ckelte sich die SEENOTLEITUNG BREMEN. Von der Betriebsführungszentrale wurde sie bald zur nationalen Koordinierungsstelle für alle Maßnahmen des maritimen Such- und Rettungsdienstes in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee, im internationalen Sprachgebrauch „Maritime Rescue Co-ordination Centre“ (MRCC).

Zur Erfüllung ihrer vielfältigen Aufgaben verfügt die Gesellschaft heute über eine Rettungsflotte von 60 modernen, leistungsstarken Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten auf 54 Stationen zwischen der Emsmündung im Westen und der Pommerschen Bucht im Osten. Die 180 fest angestellten und rund 800 freiwilligen Rettungsmänner und -frauen sind bei jedem Wetter, an 365 Tagen im Jahr, rund um die Uhr zum Einsatz bereit. Alle SAR-Maßnahmen werden von der SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS (MRCC Bremen = Maritime Rescue Co-ordination Centre) zentral koordiniert und überwacht.

Jahr für Jahr fahren die Seenotretter mehr als 2.000 Einsätze. Seit der Gründung verdanken über 81.000 Schiffbrüchige ihr Leben dem schnellen und selbstlosen Eingreifen der Seenotretter. Allerdings: 45 Rettungsmänner sind in dieser Zeit im Einsatz auf See geblieben.

Die Arbeit des deutschen Seenotrettungsdienstes wird nur durch freiwillige Zuwendungen und Spenden finanziert. Die DGzRS, deren Schirmherr der Bundespräsident ist, beansprucht zur Erfüllung ihrer Aufgaben keine Steuergelder.

150 Jahre DGzRS – „Woche der Seenotretter“ 2015

Zwei neue Rettungseinheiten werden im Jubiläumsjahr 2015 getauft und in Dienst gestellt. Auf der Werft Tamsen Maritim in Rostock entsteht – als erster Neubau in Mecklenburg-Vorpommern seit der Wiedervereinigung – die 20. Einheit der bewährten 9,5-/10,1-Meter-Klasse. Die Taufe ist für den 150. Geburtstag der DGzRS, den 29. Mai 2015, auf dem Bremer Marktplatz vorgesehen – in Anwesenheit des Schirmherrn der DGzRS, des Bundespräsidenten Joachim Gauck.

Neben dem Neubau soll ein historisches Ruderrettungsboot auf Ablaufwagen mit Pferdevorspann auf dem Markt zu sehen sein. Der Gegensatz der beiden Boote steht für die Entwicklung der Technik in 150 Jahren. Geblieben ist jedoch die freiwillige Bereitschaft der Besatzungen zum mutigen Einsatz bei jedem Wetter, rund um die Uhr. Ohne dies wäre die Arbeit der DGzRS auch heute nicht vorstellbar.

Auf der Werft Fr. Fassmer in Berne an der Unterweser wiederum entsteht das Typschiff einer völlig neuen 28-Meter-Klasse. Diese neuen Seenotrettungskreuzer sind als leistungsfähige Nachfolger der 27,5-Meter-Einheiten vorgesehen, der erste ist für die Station Amrum bestimmt und soll am 30. Mai 2015 in Bremerhaven getauft werden. Auf der Jubiläumswebsite www.150-jahre-seenotretter.de bittet die DGzRS um Spenden für diesen ganz besonderen Neubau. Dort gibt es ein Werft-Tagebuch mit 3D-Grafiken, Bildern und Videos vom Bau.

Wie alle Rettungseinheiten der DGzRS werden die neuen Schiffe im bewährten Netzspantensystem vollständig aus Aluminium gebaut, als Selbstaufrichter konstruiert und ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziert.

Höhepunkte des Jubiläums werden neben den beiden Taufen ein Festakt im Bremer Rathaus am 29. Mai 2015 sowie eine sich anschließende „Woche der Seenotretter“ in Bremerhaven sein. Dort finden zeitgleich eine Messe für maritime Sicherheit sowie Konferenz und Kongress der International Maritime Rescue Federation (IMRF) statt. Bereits am 30. und 31. Mai werden zahlreiche Rettungseinheiten aus vielen Ländern in Bremerhaven zu besichtigen sein. Die DGzRS war erst ein Mal (1959) Gastgeber dieses Forums. Für den 30. Mai ist zudem eine Schiffsparade auf der Weser geplant.

Diebstahlprävention zahlt sich aus

Aktion „Gravierend mehr Sicherheit“

Seit Jahren nimmt die Anzahl der Diebstähle an Boots- und Yachtstegen, Lagerhallen und Freilagern zu. Immer professioneller gehen die Diebe bei ihren Verbrechen vor und häufig fällt gleich eine ganze Reihe von Schiffen einem Raubzug zum Opfer. Außenbordmotoren stehen ganz weit oben auf der Liste gefährdeter Gegenstände. Im Jahr 2002 entwickelte die Wasserschutzpolizei Flensburg deshalb in enger Kooperation mit dem führenden Spezialisten für Yachtversicherungen Pantaeenius ein innovatives Konzept zu Diebstahlprävention im Bereich Boots- und Yachtsport.

Pantaeenius stellt der Polizei seitdem Graviergeräte zur Verfügung, mit denen eine Nummer dauerhaft in unterschiedlichste nautische Gegenstände eingraviert werden kann. Ein wasserfester, UV-beständiger und leuchtend gelber Aufkleber signalisiert dem Dieb zusätzlich, dass diese Gegenstände gekennzeichnet und zusammen mit allen fahndungsrelevanten Daten beim Eigentümer in einem Bootspass registriert sind. Selbst eine herausgeschliffene Gravur kann wieder sichtbar gemacht werden.

Dieser Service ist für den Sportbootfahrer kostenlos und wurde in der ersten Saison in Schleswig-Holstein von 528 Skippern genutzt. Mittlerweile wurden allein im nördlichsten Bundesland tausende Bootspässe ausgefüllt. An knapp 12.000 Außenbordern prangt der Aufkleber „Vorsicht registrierter Motor“ und 14.000 Ausrüstungsgegenstände können bei Auffinden wieder sicher zugeordnet werden.

Durch Werbung und Aufklärung innerhalb des umfangreichen Pantaeenius Netzwerks und auf diversen Wassersportveranstaltungen wird die Aktion engagiert vorangetrieben und unter Wassersportlern

publik gemacht. Wie effektiv die Maßnahme greift,

zeigte sich zuletzt im Juni 2014, als in Starnberg am See die Außenbordmotoren von sechs Kielbooten entwendet wurden, wobei jedoch der einzige markierte Motor unangetastet am Steg verblieb.

Das enorme Interesse der Wassersportler deutschlandweit sowie die handfesten Erfolge bei der Diebstahlbekämpfung nautischer Gegenstände haben immer mehr Wasserschutzpolizeien dazu bewogen, sich der Aktion anzuschließen. Inzwischen arbeiten die Wasserschutzpolizeien Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen (Emden), Bayern, Sachsen und Berlin nach diesem Prinzip.

Trotz der Verleihung des Präventionspreises des Landes Schleswig Holstein für diese wertvolle Kampagne hat die Wasserschutzpolizei Schleswig Holstein diese Präventivmaßnahme nun eingestellt. Das bedauern wir sehr nach nunmehr 14. Jahren der erfolgreichen Kooperation!



Die Wiedergeburt des Kartonmodellbaus

Karl Nielsen

Wenn ein Kartonmodellbauer seine Modelle zeigt oder nur von seinem Hobby spricht, dann hört er fast immer den Satz „Das habe ich früher auch gemacht!“. Doch so einfach, wie sich Mancher das vorstellt, ist es eben nicht. Der Kartonmodellbau in der heutigen Zeit hat tatsächlich nur noch sehr wenig mit dem Modellbau der 50er und 60er Jahre zu tun.

Während man früher Opas alte Rasierklinge für das Ausschneiden von Modellbauteilen nutzte, greift der heutige Modellbauer zu Skalpell und speziellen Cuttern, je nach Feinheitsgrad der Vorlagen. Auch beim Kleben hat sich die Welt der Modellbauer erheblich geändert. War früher „UHU“ der übliche Klebstoff, um Modellteile miteinander zu verbinden, dienen heute Kleber, die keine Rückstände erkennen lassen, dem Modellbauer für das saubere Verkleben. „UHU Flinke Flasche“ mit Lösungsmittel wird lediglich nur noch für das Erstellen des Spantengerüsts oder beim Verkleben unsichtbarer Teile genutzt.

Daneben nutzt der heutige Modellbauer neben Schneidmatten zahlreiche Hilfswerkzeuge, die eher an einen „Zahnarztbesteck“ erinnern. Pinzetten, Locheisen spezielle Zangen zum Umbiegen von Bauteilen runden das Sortiment ab.

Um bei eingefärbtem Karton die Knickstellen oder Schnittflächen farbig zu gestalten, werden spezielle Farbstifte oder mit Farbe getränkte Pinsel eingesetzt. Der Anzahl der einzusetzenden Hilfsmittel ist nach oben keine Grenze gesetzt. Doch was wären all diese Werkzeuge ohne Modellbaubögen.

Es existieren sehr viele Firmen, die Kartonmodellbaubögen konstruieren bzw. vertreiben. Neben zahlreichen deutschen Firmen wird das Angebot insbesondere durch polnische, englische, niederländische Firmen ergänzt. Entsprechend dieser Vielzahl kann man zwischen Schiffen, Flugzeugen, Architekturmodellen, Tieren, bewegten Kartonmodellen und vielem Anderen auswählen. Meist werden die Bögen im Maßstab 1:250 oder 1:100 angeboten, auch Maßstäbe, die zu Modelleisenbahnen passen, sind auf dem Markt. Standardmäßig wird 160 g starker Karton dafür eingesetzt.

Die Kartonmodellbauszene ist zwischenzeitlich wieder riesig nachgefragt. Zahlreiche Foren bieten im Internet Informationen über Modelle, Bauberichte und alles Wissenswerte rund um den Kartonmodellbau. Zusätzlich bestehen zahlreiche Möglichkeiten, im Internet freie Modellbaubögen herunter zu laden. Trotz all dieser Neuerungen sind die alten Vorteile für diese Hobby nach wie vor geblieben. Der Kartonmodellbau kann im Wohnzimmer stattfinden, braucht also keinen Hobbykeller, er ist leise, bis auf ein paar Schnipsel sauber und stinkt nicht nach irgendwelchen Lösungsmitteln. Außerdem ist er nach wie vor sehr preiswert. Bedenkt man, dass man für manchmal weniger als 20,- € einen Modellbaubogen kaufen kann, der einen je nach Fertigkeit mehrere Wochen beschäftigt, so ist dieses Hobby unschlagbar günstig. Natürlich gibt es für den geübten

Modellbauer auch Bausätze mit weit über 1000 Teilen, die dann natürlich nicht für 20,- € zu haben sind und durch zusätzliche Zubehörteile ergänzt werden können. Jedoch für den Einsteiger sind solche Bausätze nicht zu empfehlen.

Vielmehr sollte der Einsteiger mit einfachen Modellbaubögen anfangen – also nicht das Modell bauen, das er leiden mag sondern das Modell wählen, was er fertigen kann.

Wenn man also vor dem riesigen Berg des Kartonmodellbaus steht, ist guter Rat wichtig. Ich gehöre zu der Gruppe „Kartonmodellbau zwischen den Meeren“, kein Verein sondern ein freiwilliger Zusammenschluss von über 20 Kartonmodellbauern aus Flensburg und der weiteren Umgebung. Wir treffen uns regelmäßig im Flensburger Schiffahrtsmuseum und tauschen uns aus, basteln gemeinsam und stellen dort an besonderen Tagen, wie den 8. März 2015 am „Tag des Kartonmodellbaus“, unsere Modelle aus. Ich bin gerne bereit, dem Interessierten Informationen und Hilfestellungen zu geben.

Man erreicht mich in Flensburg unter 0461/ 505 48 964 oder unter karl-nielsen@t-online.de.



Schwere Zeiten für Bootsschieber

- Konstanzer Spezialisten arbeiten immer erfolgreicher gegen international agierende Tätergruppen

Stand: 22.01.2015

Fast unbemerkt von Öffentlichkeit und den Polizeien wurde am 01.01.2004 das Kompetenz-Zentrum Bootskriminalität (KBK) der Wasserschutzpolizei Baden-Württemberg als „Außenposten“ des LKA BW eingerichtet. Inoffiziell arbeiten die Fahnder bereits seit 2001 und konnten mit den örtlich zuständigen Dienststellen bis heute bereits Boote, Außenbordmotoren und Bootsanhänger im Wert von über 25 Millionen Euro in nahezu allen europäischen Ländern sicherstellen. Ursprünglich nur für eine optimiertere Fahndungs- und Ermittlungstätigkeit im Kriminalitätssegment Bootskriminalität in BW konzipiert, haben sich die Fahnder zwischenzeitlich zu einem zentralen Ansprechpartner und Serviceleister für die anderen Bundesländer, das benachbarte Ausland und das BKA Wiesbaden entwickelt.

Im August 2001 sollte ein aus Österreich importiertes Sportboot am Bodensee zugelassen werden. Die Schifffahrtsbehörde in Konstanz stellte Unstimmigkeiten an der Rumpfnr. fest und bat den Ermittlungsdienst der Wasserschutzpolizei Konstanz um Unterstützung. Schnell fanden die Ermittler heraus, dass das Boot und der dazugehörige Außenbordmotor drei Jahre zuvor in Schleswig-Holstein entwendet wurde. Die weiteren Ermittlungen führten zur Aufklärung und Sicherstellung von 17 Sportbooten und 81 Außenbordmotoren im Wert von knapp einer halben Million Euro, die von zwei österreichischen Hehlern in mehrere europäische Länder verschoben wurden. Sogar an die Fischereiaufsichtsbehörde in Kärnten wurde ein in Dänemark gestohlenen Boot verkauft. Der ermittelte Bootsdieb aus der Nähe von Hamburg kam dafür knapp vier Jahre hinter Gitter. Durch die Ermittlungen in diesem Verfahren wurden die Schwachstellen polizeilicher Fahndungsmaßnahmen in diesem Kriminalitätsbereich schonungslos aufgedeckt. Der Täter hatte über Jahre hinweg unbemerkt Boote auf dem Landweg quer durch Deutschland transportiert und war nachweislich häufig kontrolliert worden. Allerdings nie kontrolliert wurde das mitgeführte und gestohlene Sportboot und die im Boot „als Spritzgeld“ – so der Täter in seiner Originalvernehmung – transportierten Außenbordmotoren, weil sich keiner der kontrollierenden Kollegen damit auskannte. Noch während die Konstanzer Beamten im Auftrag der Staatsanwaltschaft Lüneburg gegen den Bootsschieber und seinen Hehler ermittelten, gingen täglich immer mehr Anfragen zu Booten und Außenbordmotoren und deren speziellen Identifizierungsmöglichkeiten ein. Schnell erkannte man beim LKA Baden-Württemberg und der damals noch eigenständigen Wasserschutzpolizeidirektion in Mannheim, dass hier dringender Handlungsbedarf bestand. Die Geburtsstunde des KBK.

Aufgaben und Tätigkeiten des KBK, Ziel und Zweck der Einrichtung:

Das Kompetenz-Zentrum dient zur verstärkten und gezielten Bekämpfung der nationalen und internationalen Bootskriminalität. Dieser Begriff umfasst mehrere Facetten strafrechtlicher Tatbestände, überwiegend aber Diebstahl von und Betrug im Zusammenhang mit Wasserfahrzeugen. Längst schon beschränkt sich das Tätigkeitsfeld nicht mehr nur auf das eigene Bundesland, so wie es ursprünglich mit einem Personalansatz von zwei Beamten geplant war. Zunehmend

gehen beim KBK auch immer mehr Anfragen aus den Mittelmeeranliegerstaaten ein, wenn für Schleusungen beispielweise Tatmittel wie hochmotorisierte Schlauchboote oder Charterschiffe benutzt werden. Primär sieht sich das KBK aber als reine Fahndungs- und Serviceeinrichtung, die bei Anfragen zeitnah und zielgerichtet Informationen mit ihren direkten Ansprechpartnern für Bootskriminalität in nahezu allen europäischen Ländern und in den USA und Kanada austauschen kann. Diesen Service nehmen auch immer mehr andere Fahndungs- und Kriminalpolizeidienststellen dann in Anspruch, wenn es beispielsweise um schnelle Personen- oder Dokumentenabklärungen oder allgemeine und dringende polizeiliche Informationsgewinnung, bis hin zu vermögensabschöpfenden Maßnahmen im europäischen Ausland, geht.

Schlüssel für Fahndungserfolge:

Praxisorientierte nationale und internationale Schulungen der richtigen Zielgruppen und internationale Direktkontakte zu Spezialisten

Die dem Ermittlungsdienst der Wasserschutzpolizeistation Konstanz zugeordnete Einrichtung steht aufgrund ihrer spezifischen Qualifizierung der gesamten Polizei im In- und Ausland und ebenso dem Zoll in allen Fragen rund um das Thema Bootskriminalität und Prävention zur Verfügung. Der seinerzeitige Leiter der Polizeidirektion Konstanz, Polizeipräsident Uli Schwarz, sah darin einen kleinen Beitrag dessen, was seine Polizeidirektion zusätzlich zur internationalen Verbrechensbekämpfung leistet. Die fünf Fahnder der Wasserschutzpolizei verfügen hierzu über weit reichende Kenntnisse in diesem von Boots- und Außenbordmotorendiebstählen bestimmten Deliktbereich, die sie sich im Wesentlichen über die Jahre hinweg selbst angeeignet haben. Die Fahnder gehören einer speziellen Vereinigung von Boots- und KFZ-Ermittlern an, die weltweit tätig sind. Im Jahr 2005 organisierte das KBK im Auftrag der IAMI (International Association of Marine Investigators) ein einwöchiges Fachseminar von siebzig Bootsfahndern – Polizeibeamten und Bootsachverständigen aus 19 Nationen – an der Fachhochschule der baden-württembergischen Polizei in Villingen-Schwenningen. Diese Treffen finden jährlich in jeweils einem anderen europäischen Land statt und die daraus resultierenden engen Kontakte und Fortbildungen sind maßgeblich verantwortlich für die grenzüberschreitenden Fahndungserfolge der vergangenen Jahre. Fester Programmpunkt bei diesen Workshops sind seither theoretische und praktische „Updates“ des KBK.

Hinzu kommen Kontakte durch Schulungen auf Basis von EU Projekten wie beispielsweise in Montenegro, Estland, Slowenien, Bulgarien und im kommenden Jahr in Litauen. Auch in Frankreich, Österreich, Italien und der Schweiz haben die Fahnder schon mehrfach theoretische und praktische Trainingsseminare durchgeführt. Vom KBK und deren Multiplikatoren werden pro Jahr im Durchschnitt über 500 KollegInnen in unterschiedlichen Modulen nach Zielgruppen geschult. Ein wesentlicher Faktor der erfolgreichen Fahndung ist die Sensibilisierung und Schulung von KollegInnen, insbesondere auf den Autobahnen und Fernstraßen. Denn auf dem Wasser ist eine sachgerechte Kontrolle eines Bootes nur bedingt möglich. Deswegen sind Fahndungserfolge auf dem Wasser insgesamt immer noch die Ausnahme. Aus dieser Erkenntnis und der Sachkunde der internationalen Partner entwickelte sich das Leitmotiv des KBK Teams: **Der beste Platz, ein gestohlenen Boot zu finden, ist die Autobahn (Larry Burden, Royal Canadian Mounted Police)!!!**

Beim KBK laufen europaweit und aus den USA Fahndungsmeldungen von gestohlenen Sportbooten und Außenbordmotoren auf und werden dort lageabhängig und vor allem nach Aktualität gezielt an die Ansprechpartner in den Ländern und die oben genannten und beschulten Zielgruppen gesteuert. Mehrfach konnten so bereits aktuell gestohlene Wasserfahrzeuge aus dem In- und Ausland noch auf den Transportwegen von oder durch Deutschland sichergestellt werden. In den meisten dieser Fälle hatte der Geschädigte den Diebstahl noch gar nicht bemerkt.

Fahndungsraum Europa / Zahlen und Fakten

Im europäischen Vergleich ist Deutschland ein klassisches Transitland für gestohlene Boote und Motoren. Die meisten Boote in Europa werden in Skandinavien gestohlen. Schweden ist hier absoluter Spitzenreiter mit jährlich weit über 2.000 Boots- und knapp 2.500 Motorendiebstählen. Aber auch die anderen skandinavischen Länder und unser unmittelbarer Nachbar Niederlande sind proportional zur Einwohnerzahl besonders stark betroffen. Diese Tatsache hat mehrere Gründe. In Skandinavien haben wir in Europa mit Abstand die höchste Bootsdichte. So kommen jeweils auf sieben Einwohner in Schweden, Finnland oder Norwegen ein Boot; zum Vergleich Deutschland: ein Boot kommt auf ca. 110 Einwohner. Außerdem bieten Flächenstaaten wie Schweden, Norwegen und Finnland mit ihren teilweise sehr abgelegenen Marinas optimale Tatgelegenheiten und das Entdeckungsrisiko der Täter ist, im Vergleich zu anderen, dichter besiedelten Gebieten in Europa, gleich null. Hinzu kommt die kriminalgeografische Lage zu den osteuropäischen Ländern, insbesondere das Baltikum, Russland, Weißrussland, die Ukraine und Polen, wo enorme Absatzmärkte für Boote und Außenbordmotoren vorhanden sind. Verstärkte Kontrollen der skandinavischen Polizei und des Zolls haben zwischenzeitlich zu einem Verdrängungseffekt geführt. Nicht selten wird das Diebesgut jetzt über teilweise beträchtliche Umwege über deutsche Autobahnen in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg nach Polen und von dort weiter verschoben.

Die Schadenssummen in Europa werden von Experten auf ca. 130-500 Millionen Euro pro Jahr geschätzt. Genaue Zahlen gibt es nicht, da nicht alle Länder in der Lage sind, genaues Zahlenmaterial zu erheben. Bei den Bootsdiebstählen wird von über 10.000 Fällen in Europa pro Jahr ausgegangen; Außenbordmotoren dürften es weit über 20.000 sein, die jedes Jahr „verschwinden“. Nicht nur in Anbetracht der enormen Schadenssummen pro Jahr war die Einrichtung

einer speziellen Ermittlungs- und Fahndungseinheit bei der Polizei mehr als überfällig.

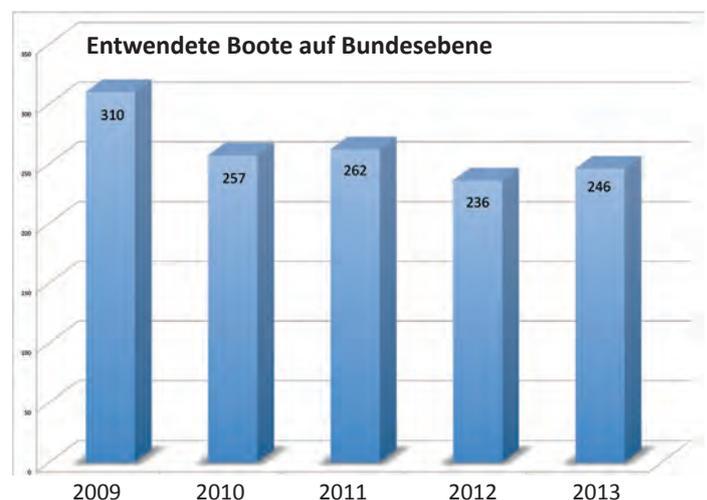
Zahlenmäßig rangiert Deutschland im europäischen Vergleich im Mittelfeld. Schwerpunkte der Boots- und Motorendiebstähle liegen in den Bundesländern Brandenburg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen. Mecklenburg-Vorpommern hat dank einer aufwändigen Präventionskampagne und einer wesentlichen Erhöhung des Kontrolldruckes 2013 den „Absprung“ ins obere Mittelfeld geschafft, nachdem über viele Jahre immer mit Brandenburg die beiden Spitzenplätze im deutschen „Ranking“ belegt wurden.

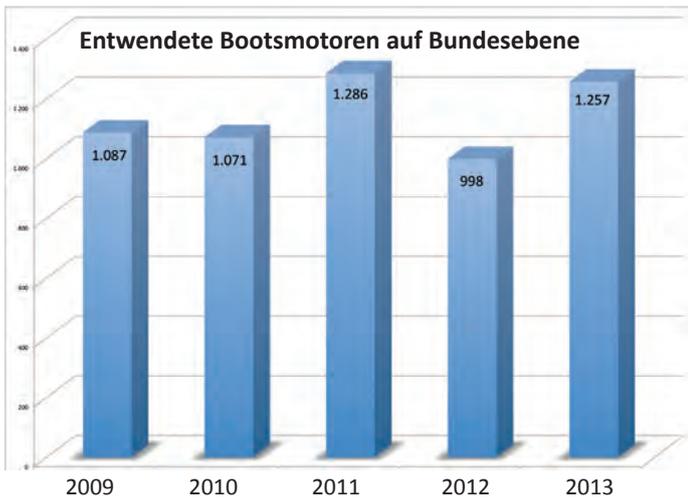
Tendenziell ist festzustellen, dass die Anzahl der Bootsdiebstähle seit einigen Jahren in Deutschland leicht rückläufig bzw. konstant ist, während sich Außenbordmotoren zunehmender Beliebtheit erfreuen. Ebenso geht der Trend zu Motoren mit größerer Leistung. Die Täter selektieren ihre Tatorte und die Transportwege nach dem Entdeckungsrisiko für sie. So kommt es, dass nach Fahndungserfolgen in Deutschland die Anzahl der Diebstähle (zum Beispiel 2011/2012) stark zurückgeht, aber in den Nachbarländern Niederlande und Frankreich wieder steigt. Die Tätergruppen sind hoch mobil, gut vernetzt und flexibel und wenn es, wie 2013 in Frankreich, Belgien und den Niederlanden wieder zu Fahndungserfolgen kommt, dann weichen die Täter wieder nach Deutschland, Österreich oder Italien aus. Demensprechend müssen die Fahnder ihre Konzepte immer wieder an die Gegebenheiten anpassen.

Lagebild Bootskriminalität 2014

Das KBK erstellt derzeit das aktuelle Lagebild Bootskriminalität, gemeinsam mit den zentralen Ansprechpartnern für Bootskriminalität in den Bundesländern. Da die vom KBK erhobenen Zahlen noch nicht in den Bundesländern geprüft wurden, kann zu Redaktionsschluss nur eine Gesamtprognose abgegeben werden. Demnach dürften die Bootsdiebstähle auf dem niederen Niveau von 246 Booten im Jahre 2013 entweder gleich oder leicht ansteigend sein. Bei den Motorendiebstählen ist –auf dem hohen Niveau von 2013– ein vermutlich deutlich steigender Trend feststellbar. Aller Voraussicht nach wird im Jahr 2014 der bisher höchste Wert (2011 – 1.286 Motoren) leicht überschritten werden. Etwa die Hälfte aller in Deutschland gestohlenen Sportboote und Außenbordmotoren wurden 2014 in den Bundesländern, Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern entwendet. Mit der Veröffentlichung des Lagebildes für 2014 ist bis Mitte März 2015 zu rechnen.

Bootskriminalität in Deutschland / Quelle Lagebild 2013 KBK





Spezialdatenbank für Boote mit über 300.000 Datensätzen, analog EUFID / FINAS für KFZ

Polizeihauptkommissar a.D. Wolfgang Benner, Mitbegründer des KBK und seit September 2014 pensioniert und seither in Schleswig-Holstein wohnhaft, hat als Handwerkszeug für die Fahnder eine Datenbank entwickelt, die nahezu alle Recherchemöglichkeiten zu Sportbooten, Innen- und Außenbordmotoren und Trailern zulässt. Schnell können die KBK-Männer so bei Anfragen Verdachtsmomente feststellen und weitere, gezielte Überprüfungen veranlassen. Diese Datenbank ist in Europa einzigartig, da sie unter anderem nahezu alle auf der Welt verwendeten Herstellercodes enthält, die die Beamten in mühsamer und jahrelanger Kleinarbeit gesammelt hatten. Weltweit gibt es ca. 24.000 Bootshersteller, knapp 21.000 Codes können die Fahnder direkt über die Datenbankabfrage prüfen. So ist es quasi „per Knopfdruck“ möglich, festzustellen, ob die vom Kollegen abgelesene Rumpf- oder Motorennummer zum jeweiligen Boot oder Motor passt oder nicht. Was EUFID und FADA im Bereich der KFZ Identifizierung leisten, ist im Boots- und Motorenbereich die Datenbank des KBK. Aufgrund der vielfältigen Abfragemöglichkeiten und Rechercheparameter haben nur die Beamten des KBK Zugriff auf den vollen Datenbestand. Die Wache der WSP Station Konstanz und zur Nachtzeit das Führungs- und Lagezentrum des Polizeipräsidiums Einsatz im schwäbischen Göppingen gewährleisten aber eine 24-stündige Abfragemöglichkeit. Um einen gleichbleibenden hohen Standard der Abfragen zu gewährleisten sind auch hier ständige und intensive Einzelschulungen und gezielte Fortbildungsmaßnahmen zwingend erforderlich.

Viele Boote und Motoren sind noch in keinem Fahndungssystem zu finden, wenn sie beim KBK angefragt werden, denn im Gegensatz zu einem KFZ benutzt man ein Boot unregelmäßig und nicht so häufig. Die beste Datenbank der Welt ersetzt hier nicht die „Spürnase“ des kontrollierenden Kollegen/-in, auch wenn er/sie selbst von Booten und Außenbordern keine oder wenig Ahnung hat. Das KBK übernimmt bei Kontrollen die vollständige Abklärung des Bootes / Motors und in den meisten Fällen kann noch während der Kontrolle eine Tatortlokalisierung erfolgen, auch wenn der betreffende Gegenstand noch nicht in der Datenbank als gestohlen gespeichert war. Ist dies nicht möglich, mussten die Fahnder die Verdächtigen in wenigen Fällen und schweren Herzens schon weiterreisen lassen, wenn eine zeitnahe Zuordnung nicht möglich und die Rechtslage für eine Sicherstellung noch nicht ausreichend war. So zum Beispiel bei zwei ukrainischen Staatsangehörigen, die mit einem getrailerten Sportboot mit portu-

giesischer Registrierung auf der A 8 bei Rosenheim unterwegs waren. Im Rahmen einer Routinekontrolle stellten die Autobahnfahnder aus Rosenheim einen offenbar gefälschten 100 Dollar Schein fest. Die Daten des Bootes und die mitgeführten Urkunden waren plausibel und leider gelang es nicht zeitnah genug, die erforderlichen Abklärungen durchzuführen. Man musste die Männer die Reise fortsetzen lassen. Wenige Stunden später meldeten die portugiesischen Behörden, dass das ca. 15.000 € teure Boot doch in Portugal gestohlen wurde. Zu spät, aber trotzdem kein Glück für die Diebe. Interpol Lissabon informierte umgehend Interpol Kiew und übermittelte die vollständige Dokumentation der Rosenheimer Fahnder. Grund genug und ausreichend, das Boot in der Ukraine mit in diesem Fall systemimmanenter Verzögerung doch noch sicherzustellen und ein Ermittlungsverfahren gegen die in Portugal wohnhaften Beschuldigten einzuleiten.

Fahndungserfolge / Problemfelder bei der polizeilichen Arbeit/ Internetkauf

Die beiden vergangenen Jahre waren die erfolgreichsten der Fahnder vom Bodensee seit ihrem Bestehen. Gemeinsam mit Fahndungsdienststellen aus Deutschland und zehn anderen Ländern schlugen die Fahnder 259 Mal zu. Zusammen mit den örtlich zuständigen Polizeidienststellen gelang es, europaweit insgesamt 27 Sportboote – darunter eine größere, in Deutschland versicherte Luxusmotoryacht – sieben Wassermotorräder (sog. Jetskis) und 225 Außenbordmotoren im Gesamtwert von knapp sechs Millionen Euro sicherzustellen. Hinzu kommt noch ein „Beifang“ mit einer Vielzahl von Fahrrädern, Elektrogeräten, Kettensägen, Laptops, Notebooks, drei Traktoren und vieles mehr im Wert von etwa 300.000 €. Die sichergestellten Gegenstände wurden in insgesamt zwölf europäischen Ländern gestohlen. Die meisten Sicherstellungen erfolgten – wie auch in den Jahren zuvor – in Deutschland.

Kopferbrechen bereiten den Fahndern seit einigen Jahren gefälschte Konformitätserklärungen von Sportbooten, die als Grauimport aus den USA in großer Stückzahl in die EU eingeführt werden. Gebrauchtboote in den USA sind bis zu 40 Prozent billiger als in der EU, wobei ein starker Euro die Gewinnspanne noch weiter vergrößert. Die importierten Boote sind meist ausschließlich für den amerikanischen Markt gebaut und erfüllen die EU Standards nicht. Da der Zoll bei Einfuhren immer mehr darauf achtet, ob die Boote eine Konformitätserklärung für die EU haben, sind auch die Importeure findiger geworden und bieten gefälschte Konformitätserklärungen teilweise im Internet zu „erschwinglichen Preisen“ an. Durch den derzeit schwachen Eurokurs kommen aktuell allerdings nicht mehr so viele gebrauchte Sportboote als Grauimporte nach Europa.

Die Fahnder warnen außerdem vor den vielfältigen Facetten verdächtiger Verkaufsangebote im Internet. Insbesondere gestohlene Außenbordmotoren mit ver- und gefälschten Seriennummern finden ihre Abnehmer häufig über das Internet. Teilweise handelt es sich dabei um „umfrisierte Reimporte“, also Motoren, die beispielsweise in Deutschland oder den Nachbarländern gestohlen, die Seriennummern meist im osteuropäischen Ausland, über Mittelsmänner in Deutschland oder anderen westeuropäischen Ländern professionell verändert und dann von dort wieder „unverdächtig reimportiert“ werden. Aber auch gestohlene Sportboote werden im Netz angeboten und mit auf den ersten Blick plausiblen Historien verkauft.

Die Fahnder warnen bei jedem Internetkauf (!) davor, vollkommen arglos zu sein, auch wenn sich die „Geschichte“ des Verkäufers plausibel anhört. Um die Bürger davor zu schützen, Diebesgut zu kaufen und sich dabei selbst strafbar zu machen, bieten die Ermittler des KBK an,

potentielle Kaufobjekte **MÖGLICHT VOR DEM KAUF** zu überprüfen. Dieses Angebot gilt ausdrücklich auch für Bürger der Schweiz und Österreich. Anfragen können telefonisch (+49 7531 5902-300) oder per E-Mail (kbk@polizei.bwl.de) an das Kompetenz-Zentrum Bootskriminalität gerichtet werden.

Die Polizei weist in diesem Zusammenhang abschließend nochmals darauf hin, dass man in Deutschland an gestohlenen Gegenständen kein Eigentum erwerben kann, selbst wenn der Gegenstand bei einem Händler gekauft wurde!

Im Internet kann ein Flyer heruntergeladen werden, in dem Hinweise und Risiken beim Kauf eines Sportbootes zusammen gefasst sind. Der Link lautet: <http://www.polizei-beratung.de/medienangebot/>
<http://www.polizei-bw.de/Praevension/Seiten/eigentum.aspx>

Einen so genannten Bootspass, in dem die Boots- und Motorenbesitzer Ihre am Objekt abgelesenen Boots- und Motorendaten selbst eintragen können findet sich im Internet unter http://www.polizei-beratung.de/fileadmin/upload/Polizei-Beratung/Germany/Medienportal/Medien/Sonderformate/SF_Bootspass_2003_11.pdf

Ein ausgefüllter Bootspass mit allen Daten ermöglicht es den Fahndern im Diebstahlsfalle schnell die geeigneten Sofortmaßnahmen einzuleiten, um das Boot oder den Motor noch auf dem Weg zum Zielort „abfangen“ zu können.

Auf eine weitere, alt bekannte, aber immer noch sehr beliebte und noch immer wirkungsvolle Betrugsmasche möchte das KBK besonders hinweisen. Bei Verkaufsofferten, die preislich besonders günstig gehalten sind, werden für den Transport des infrage kommenden Bootes hohe Vorabzahlungen, meist über seriöse ausländische Finanzdienstleister gefordert. Geht der Kaufinteressent oder der Verkäufer auf die Forderung ein, ist er sein Geld los – das für ihn vermeintlich gute Geschäft findet jedoch nie statt. Es geht dem Betrüger nur darum, Interessenten durch extrem günstige Preisangebote zu ködern, um ihnen dann durch den zu organisierenden Transport des Verkaufsgegenstandes das Geld aus der Tasche zu ziehen.

Die Kreativität der Betrüger ist schier unerschöpflich. Links zu scheinbar professionellen Spediteuren, mit denen der „Käufer“ angeblich erst kürzlich schon beim Transport von Kraftfahrzeugen und anderen Gegenständen sehr gute Erfahrungen gemacht hatte, gescannte (verfälschte) Pässe und Bootsurkunden verstärken das Gefühl, dass mit dem Verkauf alles funktionieren wird und das Gegenüber seriös ist. In einem dem KBK bekannten Fall bezahlte ein Bürger sogar zweimal, obwohl er von den Beamten vor der Betrugsmasche und dem den Ermittlern bekannten Aliasnamen des Betrügers gewarnt worden war...

Wie sieht das Tagesgeschäft aus?

Weitere Beispiele aus der Praxis

„Konstanzer Motoryacht“ in Montenegro sichergestellt

Am Chiemsee werden bei einem Einbruchsdiebstahl nautische Navigationsgeräte im Wert von über 60.000 € gestohlen. Das KBK unterstützt die örtliche Kriminalpolizei zunächst auf deren Ersuchen nur bei der Fahndungsoptimierung und Steuerung.

Kurze Zeit später wird im italienischen Lignano eine relativ seltene Motoryacht eines deutschen Staatsangehörigen im Wert von über 300.000 € entwendet; die Täter, ein Mann und eine Frau, werden von der automatischen Überwachungskamera gefilmt. Die Abklärungen beim italienischen Bootshersteller und dem deutschen Generalimporteur in Konstanz ergeben, dass sich wenige Tage vor dem Diebstahl ein Paar aus München für ein Boot des gleichen Typs interessiert hatte und dabei den Hinweis bekam, dass ein Gebrauchtboot dieses Typs in Lignano zum Verkauf angeboten wurde. Durch Abgleiche der

Erkenntnisse und Informationen aus beiden Verfahren, die beim KBK zentral zusammen liefen, gelang es den Fahndern gemeinsam mit der Kriminalpolizei Prien, Schnittmengen herauszufiltern, die auf die gleiche Täterschaft hindeuteten. Durch eine Wahllichtbildvorlage bei einem Bootsverkäufer in Konstanz konnte die Frau des Verdächtigen identifiziert werden. Die Durchsuchungsmaßnahmen der Kripo Prien in Wasserburg am Inn führten zum Auffinden umfangreicher Beweismittel für den Einbruch am Chiemsee. Ebenso wurde ein in Deutschland ausgestellter Internationaler Bootsschein aufgefunden – für den gleichen Bootshersteller und -typen – wie in Lignano entwendet. Aus Erkenntnissen der Kriminalpolizei Prien konnte festgestellt werden, dass sich die Beschuldigten des öfteren in Montenegro aufgehalten hatten. Eine entsprechende Direktanfrage bei der dortigen Coast Guard, zu denen das KBK intensive Kontakte unterhält, erbrachte bereits 24 Stunden nach der Durchsuchung in Bayern das Ergebnis. Die Motoryacht lag mit professionell gefälschter Rumpfnummer tatsächlich in Montenegro im Hafen von Bar an der Adria. Gemeinsam mit dem italienischen Bootshersteller und den Spezialisten in Montenegro gelang es schnell, das Schiff zu identifizieren. Über den Versicherer und mit vorbildlicher Unterstützung der montenegrinischen Polizei gelang es unbürokratisch, die Rückführung der Yacht zu organisieren. Der deutsche Beschuldigte, der vor dem Amtsgericht Traunstein als Motiv „Bootsucht“ angab, wurde zu vier Jahren Haft, seine Frau zu ein- und halb Jahren Gefängnis verurteilt.

Vom KBK in Bar / Montenegro sichergestellte Motoryacht – 24 Stunden bewacht im Militärhafen des Adriaufens – Wert ca. 300.000 €



Quelle: MONTENEGRO BORDER POLICE and Coast Guard

Sicherstellung einer hochwertigen Motoryacht im Schwarzen Meer (Asowsches Meer/Ukraine); Wert ca. 1,9 Mio €

Gemeinsam mit kroatischen, italienischen und deutschen Ermittlern des Versicherers der Yacht konnten im Dezember 2012 Hinweise auf den möglichen Standort einer im Mai 2012 in Kroatien zum Nachteil eines italienischen Staatsangehörigen entwendeten Luxusyacht im Wert von knapp 1,9 Millionen Euro erlangt werden. Die verdeckt vor Ort von kroatischen Ermittlern durchgeführten Überprüfungen ergaben, dass die Yacht in der Mündung des Dnjepr im Asowschen Meer (Teil des Schwarzen Meers) liegen könnte und die Identifizierungsmerkmale der in den USA registrierten Yacht offenbar professionell gefälscht waren. Schnell fanden die KBK Fahnder heraus, dass die Dokumente der Registrierung „lückenhaft“ waren.

Über einen Verbindungsmann des deutschen Versicherers wurde daraufhin bei der zuständigen Stelle in der Ukraine Strafanzeige erstattet, um die Sicherstellung der Yacht zu erwirken. Als das Schiff von den ukrainischen Behörden konkret überprüft werden sollte mussten die Er-

mittler feststellen, dass diese verlegt worden war. Parallel dazu kam es zu massiven Einschüchterungen und Bedrohungen der vor Ort tätigen Ermittler des deutschen Versicherers, sodass diese das Land verlassen mussten. Nichtsdestotrotz gelang es den Fahndern, den neuen Standort der Yacht zu ermitteln. Um einer erneuten Standortverlegung und Gefährdung der Ermittler zu vermeiden wurde durch die KBK Fahnder ein internationales Rechtshilfeersuchen über Interpol Wiesbaden, Rom und Zagreb nach Kiew gestellt.

In der Folge kam es zur Sicherstellung der Yacht. Sachverständige des deutschen Versicherers überprüften die Yacht. Obwohl alle Identifizierungsmerkmale verändert worden waren gelang es den Spezialisten in Konstanz, die Yacht eindeutig als die im Mai 2012 gestohlene Motoryacht aus Kroatien zu identifizieren. In der Folge wurden durch italienische Fahnder Folgemaßnahmen in der Ukraine durchgeführt, da dort noch weitere Luxusyachten italienischer Geschädigter vermutet werden. Leider war die Rückführung der Yacht aufgrund der innerbehördlich schwierigen Struktur in der Ukraine bislang leider nicht möglich. Die Freigabe der Yacht wird immer wieder von den örtlichen Behörden verzögert. Die italienischen und kroatischen Ermittler haben die Angelegenheit zuständigkeithalber übernommen, aber die Angelegenheit ist weit von einem „Happy End“ entfernt.



Lichtbild der sichergestellten Yacht vor dem Diebstahl

Fahndungstreffer auf den Autobahnen, Seehäfen und im Internet

Auch auf den Transportwegen sind die Fahnder, nicht zuletzt dank der flächendeckenden Schulungsmaßnahmen, inzwischen immer erfolgreicher, insbesondere was die Sicherstellung von gestohlenen Außenbordmotoren anbelangt. Auch andere Bundesländer machen hier zwischenzeitlich mobil. Unter Federführung der Kollegen in Mecklenburg-Vorpommern, deren Initiatoren ebenfalls vom KBK geschult wurden, fand im Oktober 2014 eine länderübergreifende Fahndungsaktion statt, an der sich Polizeibeamtinnen und -beamte der Wasserschutzpolizeien Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin, Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg beteiligten, um einen gemeinsamen Kurs im Kampf gegen das Phänomen Bootskriminalität nach einheitlichen Kontrollstandards einzuschlagen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, denn an über 2000 Kontrollorten auf den Gewässern und an Land waren die Polizeibeamten im Einsatz. Immer in Echtzeit mit den baden-württembergischen Spezialisten des Kompetenzzentrums für Bootskriminalität in Konstanz verbunden, nahmen sie 1.280 Boote, 260 Bootstrailer, 1.300 Bootsmotoren und 730 Kraftfahrzeuge unter die Lupe. Nahezu 30 Außenbordmotoren und ein Sportboot gehörten zu den Treffern der aktionsreichen Einsatztage.



Quelle: Pressestelle der Wasserschutzpolizei Mecklenburg-Vorpommern

Einen „alten Bekannten“ konnten die KBK Ermittler mit Fahndern der Bundespolizei bei der Einreise auf dem Seeweg aus Skandinavien in Empfang nehmen. Der 30-jährige polnische Staatsangehörige war in einem „unverdächtigen“ Fahrzeug offenbar auf dem Rückweg von einer Diebestour in Norwegen. Das Diebesgut konnte zwar nicht im Fahrzeug aufgefunden, aber der zwischenzeitlich von den polnischen Behörden international ausgeschriebene Außenbordmotorendieb festgenommen und nach Polen überstellt werden. Nach dem Absitzen seiner Strafe in Polen erwartet ihn ein Folgeverfahren einer skandinavischen Strafverfolgungsbehörde.

Ähnlich erging es einem 36-jährigen polnischen Staatsangehörigen, der einen gestohlenen Motor aus Norwegen nach Deutschland über das Internet verkauft hatte. Mit ihrem norwegischen Pendant konnten die KBK-Ermittler den Diebstahl des Motors zweifelsfrei dem Verdächtigen zuordnen. Bei einer weiteren Reise nach Norwegen wurde er von den dortigen Ermittlern empfangen und sitzt dort seither wegen weiterer Delikte im Zusammenhang mit bandenmäßigem Außenbordmotorendiebstahl in Haft.

Anfang November 2013 wurden im Bereich Heilbronn / Lauffen am Neckar mehrere kleine Außenbordmotoren entwendet. Die örtlich zuständige WSP nahm die Ermittlungen auf und informierte wie immer sofort zur Fahndungsunterstützung die Konstanzer Spezialisten des KBK. Zunächst verliefen alle sofort eingeleiteten Maßnahmen ergebnislos. Wenige Wochen später sollte sich die Einschaltung der Konstanzer Fahnder aber auszahlen, denn die Ermittler fanden auf einer litauischen Internetseite mehrere verdächtige Motoren, ebenfalls offenbar die drei kleineren Motoren aus Lauffen. Einen der Motoren erkannten die Fahnder aufgrund spezifischer Merkmale. Über Interpol wurde durch die Wasserschutzpolizei Heilbronn unverzüglich ein Rechtshilfeersuchen nach Litauen gestellt, das dort sofort „umgesetzt“ wurde. Die litauische Polizei konnte sowohl den mutmaßlichen Dieb oder Hehler des Motors, als auch den Standort der Motoren lo-



Tagesgeschäft: Sichergestellte Außenbordmotoren, versteckt unter einer Decke oder anderen Utensilien oder Sperrmüll Quelle: Autobahnpolizei Minihof (Burgenland/Österreich)

kalisieren und diese sicherstellen. Der mutmaßliche Täter, ein 40-jähriger litauischer Staatsangehöriger, gelangt in Litauen wegen Hehlerei zur Anzeige. Er bestreitet, etwas mit dem Diebstahl zu tun zu haben. Die Argumente der Fahnder sprechen eine andere Sprache, aber die deutschen Ermittler sind sich sicher, dass die litauische Justiz ein sachgerechtes Urteil fällen wird. Besonderer Erwähnung verdient es an dieser Stelle, die hoch professionelle Arbeit der litauischen Polizei und Justiz zu loben, die optimaler nicht hätte sein können.

„Polizeikomplizen“ in Osteuropa

Wichtige „Verbündete“ im Kampf gegen Boots- und Außenbordmotorendiebstahl sind die polnischen und litauischen Kollegen. Auch hier ist es durch gezielte Schulungsmaßnahmen mittlerweile gelungen, einen guten Kontrollstandard unter optimierten Kommunikationswegen zu erzielen. Wie gut der schnelle Informationsaustausch funktioniert zeigt dieser Fall Ende September 2014 am Grenzübergang Dohorusk von Polen in die Ukraine. Die Polnischen Grenzbeamten kontrollierten einen Jeep mit deutschen Kennzeichen, der auf einem in litauischen Trailer ein ebenfalls in Litauen registriertes Schlauchboot mit Außenbordmotor im Wert von ca. 35.000 Euro transportierte und keinen schlüssigen Eigentumsnachweis vorlegen konnte. Eine Anfrage beim Kompetenzzentrum in Konstanz bestätigte, dass sowohl die Rumpfnr. des Bootes, als auch die Motornr. des Außenborders professionell gefälscht wurde. Trotzdem gelang es den Fahndern, den Fall mit der Hamburger Hafenkripo zu lösen und den Hamburger Geschädigten zu ermitteln, der den Diebstahl noch gar nicht festgestellt hatte.



Quelle: Grenzpolizei Swinoujscie, Polen

Schlussbemerkung

Das Netz für Bootsdiebe in Deutschland und bei unseren unmittelbaren Nachbarn ist die vergangenen Jahre enger geworden. Insbesondere bei Außenbordmotorendiebstählen gehen die Fahnder aufgrund der Erkenntnisse und Festnahmen von einem hohen Organisationsgrad der Banden aus. Mit durchschnittlich 2.300 Anfragen pro Jahr ist zwischenzeitlich die Kapazitätsgrenze des KBK erreicht. Im laufenden Jahr wurden mit Stand vom 18.01.2015 bereits über 100 Anfragen bearbeitet und dadurch u.a. zwei Sportboote im Wert von knapp 100.000 Euro in Deutschland und Dänemark sichergestellt. Allerdings ist es für eine effektive Fahndungs- und Ermittlungsarbeit aus Sicht des KBK unabdingbar, dass das Fachwissen der Wasserschutzpolizeien in den Ländern genutzt wird. In vielen Bundesländern erfolgt die Bearbeitung von Sportbooten und Außenbordmotoren durch die Schutz- oder Kriminalpolizei, die aber in der Materie selbst nicht immer sachkundig genug sind, um eine effektive Sofortfahndung zu gewährleisten. Nicht zu vernachlässigen ist gerade in diesem speziellen Fachgebiet die Präventionsarbeit der Wasserschutzpolizeien (Gravuren, Vorträge bei den Wassersporttreibenden u.v.m.), die einen wichtigen Baustein bei einer erfolgreichen Bearbeitung des „Gesamtpaketes Bootskriminalität“ darstellt.

Schulungen interessierter Dienststellen oder Dienstzweige – Hauptzielgruppe Autobahnpolizeien, Verkehrspolizeien und mobile Fahndungseinheiten, einschließlich Bundespolizei und Zoll- können direkt mit dem KBK vereinbart werden. Checklisten, Lehrbriefe, Lagebilder und Informationsmaterial werden auf Anfrage gerne übermittelt. Fahndung und Kontrollen in diesem noch unbekanntem Kriminalitätssegment sind auch für unerfahrene Fahnder zielführend. In fünf Fällen konnten KollegInnen bei ihrer ersten Boots- oder Motorenkontrolle bereits Fahndungserfolge mit dem KBK erzielen. Grundvoraussetzung dieser Fahndungserfolge war aber eine sachgerechte Aufnahme des Sachverhaltes und eine schnelle und sachkundige Bedienung der Fahndungssysteme, welche regelmäßig durch die Wasserschutzpolizei erfolgt war.



Quelle: Grenzpolizei Dohorusk, Polen

„Schulungsergebnis“ der Grenzpolizei in Swinoujscie (Swinemünde / Polen)

Mit polnischen Fahndern gelang es im Rahmen weiterer Schulungsmaßnahmen mehrere größere und in Norwegen gestohlene Außenbordmotoren zu identifizieren und zuzuordnen. Einige der Motoren befinden sich zwischenzeitlich schon auf dem „nach Hauseweg“. Ebenso konnten die „neuen“ polnischen Bootsfahnder der Grenzpolizei bei einer Routinekontrolle am 19.11.2014 im deutsch-polnischen Grenzgebiet bei Swinoujscie ihr Wissen gleich anwenden und mit den KBK Fahndern ein unmittelbar zuvor in Deutschland auf Usedom gestohlenen Sportboot (ein sogenanntes RIB = rigid inflatable boat) samt Trailer im Wert von knapp 40.000 € sicherstellen. Auch dieses Schiff konnte so schon wieder Heimatkurs ansteuern.

Polizeipräsidium Einsatz
– Kompetenz-Zentrum Bootskriminalität BW –
bei der Wasserschutzpolizeistation Konstanz
Stromeyersdorfstr. 7
D-78467 Konstanz
Zentrale +49(0)7531/5902-300 (24 h)
Fax +49(0)7531/5902-309
Buero kbk@polizei.bwl.de



Ein Jahrhundertbauprojekt - Der Neubau einer dritten großen Schleuse in Brunsbüttel

Thomas Fischer, Wasser- und Schiffsamt Brunsbüttel

Im Frühjahr dieses Jahres war es so weit, der Bauauftrag für eine der größten Baustellen der Bundesrepublik wurde vergeben. Der Neubau einer dritten großen Schleuse bzw. einer fünften Schleusenkammer am Eingang zum Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel ist unter Dach und Fach.

Über 4.700 Seiten plus ca. 430 Zeichnungen umfasst das Gesamtpaket der Ausschreibungsunterlagen. Das ergibt ein Gewicht von 55 Kilogramm. Die gesamte Bausumme beträgt etwa 480 Mio. Euro.

Voraus ging eine lange Planungs- und Untersuchungsphase. Im März 2007 erteilte das Bundesverkehrsministerium dem Wasser- und Schiffsamt Brunsbüttel den Auftrag zur Detailplanung einschließlich des Planfeststellungsverfahrens.

Bereits am 01. September 2010 lag das rechtskräftige Baurecht für die Gesamtmaßnahme „Bau einer fünften Schleusenkammer“ vor. Die Ausführungsplanungen sowie die ersten vorbereitenden Baumaßnahmen konnten beginnen. Unzählige Planungs- und Untersuchungsstunden sowie eine intensive Qualitätssicherung der Vergabeunterlagen gingen der Veröffentlichung der Ausschreibung für den „Neubau einer fünften Schleusenkammer“ voraus. Am 11. April 2014 gab es dann grünes Licht aus dem Haushaltsausschuss, der in seiner Sitzung die Mittel für den Bau einer neuen Schleusenkammer freigab. Noch am selben Tag wurde der Hauptauftrag in Höhe von rund 412 Mio. Euro erteilt. Den Zuschlag erhielt eine Bietergemeinschaft unter Führung der Firma Wayss & Freytag Ingenieurbau. Das komplexe Mammutprojekt nimmt nun seinen Lauf.

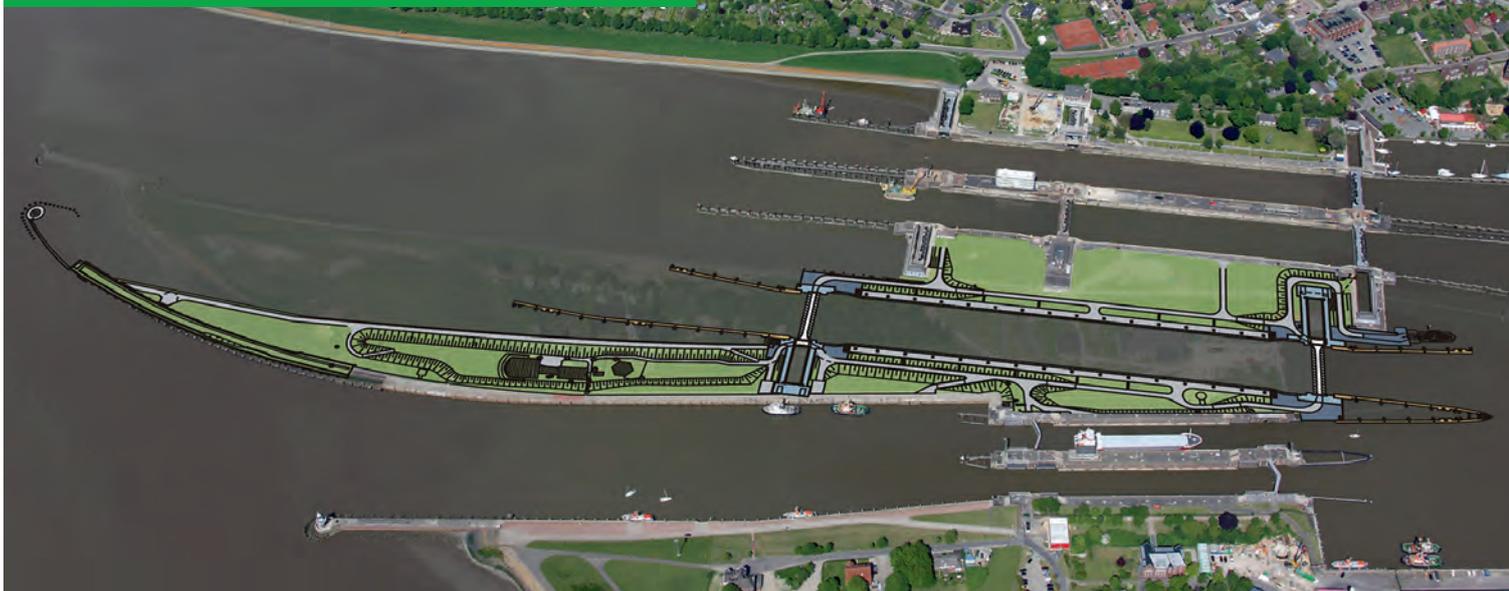
Im zweiten Halbjahr 2020 soll das erste Schiff durch die Schleuse fahren. Bis dahin richten sich viele Augen nach Brunsbüttel. Denn für den Schiffsverkehr auf der meistbefahrenen künstlichen Seeschiffahrtsstraße der Welt, der die Nordsee mit der Ostsee verbindet, spielt die Brunsbütteler Schleuse eine entscheidende Rolle. Jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen umgeschlagen wird, nimmt den Weg durch die Brunsbütteler Schleuse. Mit ihren 100 Jahren werden die beiden Großen Schleusenkammern in Brunsbüttel jedoch zunehmend reparaturanfälliger. Bauwerksinspektionen ergaben, dass sowohl der Massivbau, der Stahlwasserbau als auch die maschinen- und elektrotechnischen Anlagen dringend instand gesetzt werden müssen. Bei laufendem Schiffsverkehr – jährlich befahren über 32.000 Schiffe den NOK – wären mehrjährige Sperrungen erforderlich. Um derartige erhebliche Einschränkungen für die Schifffahrt zu vermeiden, wird – sozusagen als Bypass – nun eine dritte große Schleuse gebaut.

Ein anspruchsvoller Bau

Insbesondere aus nautischen Gründen erwies sich der Bereich zwischen den beiden Schleusen, die sogenannte Schleuseninsel, als sinnvollster Standort für den Neubau. Aufgrund der Insellage steht jedoch



Nähere Infos unter:
www.wsv.de/wsa-bb/aktuelles/projekte



nur ein sehr enges Baufeld zur Verfügung, wodurch sich spezielle Anforderungen an die Baustellenlogistik ergeben: Jeder Arbeiter, jeder Sack Zement, jede Maschine – alles muss auf dem Wasserweg transportiert werden.

Die neue fünfte Kammer wird genauso breit sein wie die vorhandenen großen Schleusenammern. Der Bau einer 14 m tiefen und 45 mal 360 m großen Schleusenammer ist eine äußerst anspruchsvolle technische und logistische Herausforderung.

Insgesamt werden ca. 115.000 Kubikmeter Stahlbeton und rund 25.000 Tonnen Spundwandstahl verbaut werden. Für die Baugruben und die Anpassung des Vorhafens sind 1,7 Mio. Kubikmeter überwiegend bindigen Bodens zu lösen und zu verbringen. Ein tragfähiger Baugrund aus Sand und Kies steht erst unterhalb einer ca. 25 m mächtigen Kleischicht an, Planung und Bauausführung müssen ständig wechselnde Wasserstände mit ca. drei Meter Tidenhub und häufige Extremwasserstände oder Sturmfluten berücksichtigen.

Weil die Brunsbütteler Schleusenanlagen außerdem Bestandteil der Deichlinie an Schleswig-Holsteins Westküste sind, muss der Hochwasserschutz auch während der Bauphasen jederzeit gewährleistet sein. Darüber hinaus darf die Baumaßnahme die laufende Schifffahrt nicht beeinträchtigen. Deshalb muss Lotsen, Kanalsteuerern, Maklern, Wasserschutzpolizei, Zoll, Bundespolizei, den Mitarbeitern der Verkehrszentralen NOK und Elbe, den eigenen Handwerkern, den beauftragten Firmen und den vielen anderen im Schleusenbereich tätigen Menschen jederzeit ein sicheres Durchqueren des Baustellenbereiches ermöglicht werden.

Erste sichtbare Baumaßnahmen

Seit August 2014 sind erste Bautätigkeiten zu beobachten. Hierbei handelt es sich aber noch nicht um den Bodenaushub im Schleusenammernbereich, sondern um das Herstellen des Arbeitsplanums für das Einbringen von sog. Düsenstrahlpfählen im Probefeld in unmittelbarer Nähe zur künftigen Schleusenammer. An diesen Probepfählen sollen zum einen durch Zugversuche die Tragfähigkeiten der Ankerpfähle für Kammerwände und -sohle geprüft zum anderen auch durch Kernprobenentnahmen die Materialeigenschaften der Düsenstrahlkörper untersucht werden. Diese vorlaufenden Pfahlprüfungen sind Grundlage für die späteren Anker- und Sohlpfähle am Schleusenbauwerk. Die Probepfähle werden auch zukünftig im Zuge der Bauwerksinspektionen für Zugversuche genutzt, weil die Bauwerkspfähle später nicht mehr zugänglich sind. Die Wände und Sohle der neuen Schleusenammer werden mit etwa 3.000 solcher Düsenstrahlpfähle rückverankert. Noch im laufenden Jahr erfolgt der Abbruch der letzten beiden noch im Baufeld befindlichen Technikgebäude. Dann folgt der Bau von einseitigen Baustellenanlegern. Ende 2014 beginnen auf der ca. 8 Kilometer entfernten Verbringungsfläche Dyhrssenmoor die Erdarbeiten für das Bodenlager einschließlich der erforderlichen Baustraßen und einer Wasserbehandlungsanlage sowie der Bau einer weiteren Anlege- und Entladestelle für den auf dem Wasserweg angelieferten Bodenaushub. Im Frühjahr 2015 beginnt der Bodenaushub für die 5. Schleusenammer. Der Bauabschluss der kompletten Maßnahme ist für das Jahr 2021 vorgesehen.

Die Bedeutung der See nimmt zu

Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein mit dem BSH

Monika Breuch-Moritz, Präsidentin Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)



Monika Breuch-Moritz

Eine immer stärker globalisierte Weltwirtschaft, deren Warenaustausch zu über 90% auf dem Seeweg erfolgt, ist der augenscheinlichste Nachweis für diese Aussage. Einen rasanten Anstieg verzeichnen zurzeit sowohl der Ausbau der Offshore-Windenergie mit einer Reihe von Bauvorhaben auch vor der schleswig-holsteinischen Nordseeküste, als auch die Kreuzfahrtindustrie mit Kiel als einem der großen Kreuzfahrthäfen in Deutschland. Als Land zwischen den Meeren ist für Schleswig-Holstein der Tourismus

an und auf dem Wasser ohnehin ein unübersehbarer Wirtschaftsfaktor. Und die enorme Bedeutung der Meere für das weltweite Klimageschehen mit einer die Bewohner von Küstenstreifen gefährdenden Zunahme von Extremwittersituationen gelangt auch immer stärker in den Fokus.

Neben der Sicherheit für Mensch, Schiff und Ladung muss ein nachhaltiger Umgang mit der See Leitgedanke aller Meeresnutzer sein. Die

Schifffahrt folgt diesem Leitgedanken seit langer Zeit und hat weltweit mit dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) bereits vor über 40 Jahren einen Grundstein gelegt. Regularien zum Umweltschutz entfalten ihre positive Wirkung aber nur, wenn die Einhaltung auch wirkungsvoll überwacht wird. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist in Deutschland auf dem Gebiet der Seeschifffahrt für den Meeresumweltschutz zuständig. Bei der Ausführung kann sich das BSH dabei zuverlässig auf die Kontrollen der Wasserschutzpolizeien der Länder verlassen. Die Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein hat im Jahr 2012 mehr als 3.600 Kontrollen nach dem MARPOL-Übereinkommen durchgeführt. Annähernd 90% der Kontrollen verliefen ohne Feststellung eines Verstoßes, ein Zeichen, dass die Besatzungen der Schiffe die hohe Bedeutung des Umweltschutzes verstanden haben. Um dieses Bewusstsein wachzuhalten, ist das BSH auch in Zukunft auf diese bewährte Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei angewiesen, zumal in den kommenden Jahren weitere neue Regularien zum Meeresumweltschutz in Kraft treten werden.

Sicherheit und Umweltschutz auf See können wir auch künftig nur mit Hilfe der engagierten Kolleginnen und Kollegen der Wasserschutzpolizeien durchsetzen – ihnen allen möchten wir für ihren Einsatz und die gute und konstruktive Zusammenarbeit herzlich danken.

Schleswig-Holstein und seine Landschaften – Verbotene Eingriffe

Uwe Marxen

Untere Naturschutzbehörde Kreis Schleswig-Flensburg

Kaum ein anderes Land ist so durch Wasser und Landschaften geprägt wie Schleswig-Holstein. 30.000 Kilometer Bäche und Flüsse durchziehen das Land; 300 Seen mit einer Gesamtfläche 28.000 Hektar sind hier entstanden; rund 1.200 km lang ist die schleswig-holsteinische Küste an Nord- und Ostsee.

Knapp ein Viertel der Landesfläche ist durch Sturmfluten gefährdet, weshalb dem Küstenschutz eine übergeordnete Bedeutung zukommt. Die Wasserversorgung der Bevölkerung wird zu 100 Prozent aus Grundwasser sichergestellt.

Auch der Tourismus nimmt einen weitreichenden Anteil in unserem Lebensraum ein.

Wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig ist der Tourismus auf möglichst intakte Natur und Umwelt angewiesen, auf ästhetische Landschaften, deren Zugänglichkeit und Erlebbarkeit eines der wichtigsten Urlaubsmotive darstellen. Der Erhalt der Vielfalt an Lebensräumen ist für den Tourismus von grundlegender Bedeutung. Tourismus bringt jedoch auch Belastungen von Natur und Umwelt mit sich. Die mit dem Tourismus verbundenen negativen Auswirkungen sind auf eine nicht natur- und umweltverträgliche Nutzung der vorhandenen Ressourcen zurückzuführen, z. B. durch erhöhten Ressourcenverbrauch oder die Ausübung bestimmter touristischer Aktivitäten sowie den Bau von Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen.

Daher müssen wir verantwortungsbewusst mit unserem Lebensraum umgehen – jetzt und für die Zukunft.

Seit mehr als 10 Jahren arbeitet die Untere Naturschutzbehörde im Kreis Schleswig-Flensburg bei der Überwachung des ca. 160 km langen Küstenbereiches sowie der zahlreichen Sportboothäfen mit der Wasserschutzpolizei eng zusammen.

Jegliche Eingriffe, wie z.B. die Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen, die Errichtung von baulichen Anlagen im Strand- und Uferbereich, Bojenliegeplätze, Sportboothäfen sowie Bade- und Bootsstege bedürfen der vorherigen naturschutzrechtlichen Genehmigung bzw. Zustimmung der zuständigen Behörden, zu der auch die Untere Naturschutzbehörde zählt.

Der in den letzten Jahren zunehmende Nutzungsdruck auf den Küstenbereich durch private Investoren führt zu steigenden Eingriffstatbeständen mit erheblicher naturschutzfachlicher Relevanz. Aufgrund der geringen Personalausstattung ist eine regelmäßige Überwachung des Küstenbereiches durch die Untere Naturschutzbehörde allein nicht durchführbar.

Die Untere Naturschutzbehörde ist daher auf die bisher funktionierende Kontrollinstanz der Schutz und der Wasserschutzpolizei sowohl auf dem Wasser als auch im unmittelbaren Küstenbereich angewiesen.

Insbesondere in den Wintermonaten, in denen die Vegetation Bereiche freigibt, die in den Sommermonaten nicht so einzusehen sind, waren in den vergangenen Jahren durch die Streifentätigkeit der Wasserschutzpolizei zahlreiche Umweltverstöße festzustellen.

Der in der Vergangenheit hervorragend stattgefundenene, regelmäßige Austausch hat durch ordnungsrechtliche Schritte der Naturschutzbehörde weitere irreparable Schäden an den nicht ersetzbaren Küstenbereichen verhindert.

Eine schnelle Tatbestandserhebung ist durch die Ausrüstung und dem speziell geschulten Personal der Schutz- und Wasserschutzpolizei in den jeweiligen Zuständigkeiten von großer Bedeutung und für die Naturschutzbehörde eine schon unverzichtbare Instanz.

Vorher...



... und nachher.



Ein Küstenboot im Fjord? - Die „Staberhuk“ aus Kappeln stellt sich vor

„Machen Sie Urlaub am OstseeFjordSchlei!“ – Mit diesem Werbeslogan startete der Tourismusverband der Schlei-Region eine Saison und es entstand eine witzige Diskussion darüber, ob die Bundeswasserstraße Schlei nun ein Fjord, eine Förde oder einfach nur ein „normales“ Gewässer sei. Wie man auch immer dazu stehen will, der Slogan war sympathisch, kam an und die Schlei steht für eines der schönsten Reviere für Erholung und Urlaub kombiniert mit Wassersportaktivitäten. Als anspruchsvolles Segelrevier mit vielen Anlaufmöglichkeiten und hohem Erholungswert ist das Seegebiet weit über die deutschen Grenzen hinweg bekannt und jedes Jahr Anlaufpunkt für tausende Sportbootanläufe. Gerade deshalb ist es folgerichtig, dass das Wasserschutzpolizeirevier Flensburg, mit der nachgeordneten Station Kappeln und dem Küstenboot „Staberhuk“ (Liegeplatz Kappeln), als Ansprechpartner unmittelbar vor Ort zur Verfügung stehen.

Das 2009 in Dienst gestellte Küstenboot „Staberhuk“ ist im Gesamtkonzept des „Küstenwachverbundes“ unterwegs, welches mit den baugleichen Tochterbooten „Falshöft“ (LP Kiel) und „Fehmarn“ (LP Heiligenhafen) und durch die ständige Einsatzbereitschaft von mindestens einem Küstenboot in der Ostsee die Wasserschutzpolizei in die Lage versetzt, jede Position in den schleswig-holsteinischen Hoheitsgewässern zu jeder Zeit in rund 2 Stunden zu erreichen. Die einzelnen Küstenboote sind so ausgelegt, dass sie grundsätzlich bei jeder Witterungslage ihre Aufgaben im Küstenmeer wahrnehmen können. Diese dienen im Falle von maritimen Unglücksfällen als Befehlsstelle sowie Einsatz- und Koordinationsplattform. Für den Bereich der Nord-

see stehen die Küstenboote „Sylt“ (LP Husum) und „Helgoland“ (LP Büssum) für die Aufgaben zur Verfügung.

„Alle Leinen los und ein!“ – Mit diesem Kommando löst die Besatzung der Staberhuk die Leinen und es beginnt ein Streifentag auf See. Kurze Zeit später wird auch das auf dem Achterdeck liegende Schlauchboot ausgesetzt und es geht schleiabwärts in Richtung See, Schlei- und Schleimünde. Auf dem Weg dorthin gilt es, auf dem eng betonten Fahrwasser der zum Teil unglaublichen Anzahl von Sportfahrzeugen, Sportanglern und Ausflugsschiffen auszuweichen und nebenbei das Tagesgeschäft vorzubereiten. Und letzteres stellt einen „bunten Blumenstrauß aller wasserschutzpolizeilicher Tätigkeiten“ dar und natürlich den saisonalen Schwerpunkten unterworfen. Während in den Sommer- und Urlaubsmonaten die Sportschiffahrt einen wesentlichen Teil der Aufmerksamkeit erfordert, sind es in den übrigen Monaten die Berufsschiffahrt und die Fischerei.

Seit dem 01.03.2003 wird die Fischereiaufsicht im schleswig-holsteinischen Küstenmeer von der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein durchgeführt. Das bedeutet, dass nunmehr nicht nur die Sportangler, sondern auch Fischereifahrzeuge der Berufsfischer von den Polizeivollzugsbeamten der Wasserschutzpolizei kontrolliert werden. Gerade der kooperative Umgang miteinander und das Verständnis der Aufgaben füreinander haben in den letzten Jahren zu einer guten Zusammenarbeit geführt, so dass die erforderlichen Kontrollen nicht als Einschnitt durch die Polizei gesehen wird. Zentral dokumentierte Kontrolltätigkeiten sorgen dafür, dass Prüfungen im erforderlichen und notwendigen Rahmen erfolgen.

Ein Alleinstellungsmerkmal bei den Tätigkeiten haben die Küstenboote bei Kontrollen im offenen Küstenmeer, wenn die Berufsschiffahrt vor Anker bzw.



auf Reede liegt. Im Bereich des Leuchtturms Kiel sind es die größeren Tank- und Containerschiffe, die ihre Wartezeiten vor Anker verbringen und in dieser Zeit kontrolliert werden können. Dann geht die „Staberhuk“ auch vor Anker und setzt mit dem Schlauchboot Personal an Bord des zu kontrollierenden Fahrzeugs über. Mindestens zwei Kollegen gehen dann an Bord, um eine Kontrolle nach internationalem Recht bzw. Regeln und fast immer auf Englisch durchzuführen. Hierfür sind alle Besatzungsmitglieder in den Bestimmungen geschult und bestrebt, das Wissen aktuell zu halten, was aufgrund der Vielzahl der internationalen Rechtsgebiete mit ihren Änderungen ein zeitintensives Unterfangen ist. Aber am Anfang der Kontrolle steht der wackelige „Aufstieg“ per Jakobsleiter, einer Strickleiter mit festen Holztritten. Gerade dann, wenn es viele Meter senkrecht nach oben geht, gehört auch eine Portion Mut dazu, den Weg nach oben zu finden – Höhenängste sollten besser nicht vorhanden sein. Zumal – der Rückweg kommt bestimmt...

Bei der mehrstündigen und somit zeitintensiven Kontrolle an Bord werden internationale Zertifikate, Zeugnisse, Befähigungen, Zulassungen und Erklärungen nebst Tagebüchern und Aushängen eingesehen und auf ihre Plausibilität hin überprüft – ggf. nachkontrolliert. Will man diese „anlasslose“ Kontrolle mit denen auf der Straße vergleichen, entstünde ein Verhältnis von etwa 1:8. Wenn eine Kontrolle auf der Straße ca. 10-15 min dauert, erfordert diese auf Schiffen zumeist zwei Stunden und mehr. Neben der „Papier-Kontrolle“ steht obligatorisch ein Gang durch den Maschinenraum an, wodurch klar wird, dass ein gewisses Maß an technischem Wissen grundsätzlich erforderlich ist. „Sind die Eintragungen in den Tagebüchern mit den tatsächlichen Messungen und Peilungen stimmig oder einfach gut gerechnet?“ – ist die immerwährende Fragestellung bei den genannten Kontrollen. Sind Unstimmigkeiten aufgetreten, geht die Kontrolle in die nächste Runde. Dann ist mindestens ein Bericht an den zuständigen Staat unter dessen Flagge das Schiff fährt zu fertigen. Zumeist kommt noch eine Sicherheitsleistung in vielen Fällen dazu, so dass Staatsanwaltschaft und / oder Richterschaft von dem Verstoß zu informiert sind und das ist selten deren „Alltagsgeschäft“.

Die Ansicht, dass die WSP eine gewisse „Spezial-Polizei“ sei, mag manchmal befremdlich klingen und dazu führen, einen Abgrenzungsgedanken zu vermuten, der bei näherer Betrachtung aber nicht standhält. Sicherlich ergibt sich aus der Vielzahl der anzuwendenden Rechtsgebieten und der daraus resultierenden Aufgabenerfüllung eine andere Sichtweise auf viele Dinge, aber spätestens im Hafen kommt es wieder auf die Grundlagen polizeilicher Arbeit an. Ob gewerblich genutzter Hafen oder Sportboothafen – beide haben eines gemeinsam. Bei Veranstaltungen und Feierlichkeiten werden diese von der Bevölkerung genutzt und die WSP erfüllt dort allgemein-schutzpolizeiliche Aufgaben. Und im touristisch stark ausgeprägten Schleswig-Holstein haben diese in den letzten Jahren noch eher zugenommen. So ist es nicht verwunderlich, dass die „Staberhuk“ an der gesamten schleswig-holsteinischen Küste und nicht nur im Seegebiet zuständig sondern ab und an auch in den Häfen anderer Revierbereich vorzufinden ist – und das im gesamten Jahr!

Somit nehmen die Küstenboote den zuvor schon einmal erwähnten „bunten Blumenstrauß wasserschutzpolizeilicher Tätigkeiten“ auf der

See und zeitweise auch in den Häfen wahr. Ob bei Sport- oder Berufsschifffahrt, die Fischerei, den Veranstaltungsschutz oder die Meeresumwelt – in allen Feldern ist das Küstenboot „Staberhuk“ zu Hause und an mindestens 180 Tagen im Jahr präsent; auch wenn der Wind mal stärker ist oder die Temperaturen eine Seefahrt nicht mehr „lustig“ macht.

Und besonders präsent war die „Staberhuk“ mit den anderen Küstenbooten in den letzten beiden Jahren vor Allem im Bereich des Leuchtturms Kiel, wo Munitionsräumarbeiten im Verkehrstrennungsgebiet abzusichern und Fahrzeuge abzuleiten waren. Ferner mussten diverse Sperrgebiete überwacht und NATO-Fahrzeuge begleitet werden, was oftmals nicht in den Focus der Öffentlichkeit gelangte.

Auch wenn das Küstenboot „Staberhuk“ für das gesamte schleswig-holsteinische Küstenmeer zuständig ist, so ist die „Schlei“ ihre Heimat. Und egal, ob man diese nun „Fjord“ oder „Förde“ nennen möchte, spätestens beim Einlaufen in Schleimünde erkennt man die besondere Charakteristik dieser einmaligen Region mit ihren Besonderheiten. Die sogenannte „Geige“ vor Schleimünde, die bei östlichen Winden und zeitgleicher starker Entwässerung der Schlei als gegenläufig arbeitende Elemente mit starken Wellen entsteht, erfordert genauso seemännisches Geschick, wie das Befahren des engen Fahrwassers, wenn in den Sommermonaten unzählige Wasserfahrzeuge auf engstem Raum den Anschein erwecken fast zeitgleich ihr Ziel erreichen wollen. Ge-



Boarding Kontrolle

rade dann wird die WSP mit ihrem Wissen vor Ort geschätzt, wo Erfahrung gefragt und Verständnis sowie Einfühlungsvermögen für die Situation der einzelnen Interessen geboten ist.

Am Ende einer Streifenfahrt geht die Staberhuk zurück an den Liegeplatz in Kappeln und bleibt oftmals im Rahmen ihrer Präsenztätigkeit noch anschließend in Rufbereitschaft. Die fünfmännige Besatzung, bestehend aus Nautiker, Maschinisten und Fischerei-Inspektoren ist dann innerhalb kurzer Zeit auslaufbereit, um für alle Einsätze in der westlichen Ostsee zur Verfügung zu stehen. Ob als Führungsplattform oder Einsatzfahrzeug ist das Küstenboot in der Lage, bei allen Einsatzlagen zu helfen.

Chancen und Handlungsbedarfe im Sportbootführerscheinwesen

Steffen Häbich, ADAC Sportschiffahrt

1) Status quo im Sportbootführerscheinwesen

Der Einstieg in die Freizeitschiffahrt erfreut sich nicht zuletzt wegen der Einführung der 15-PS-Regelung im Herbst 2012 sowie der Charterbescheinigung im Jahr 2000 noch relativ beständiger Beliebtheit. Dies zeigt sich auch in den Ausstellungszahlen für die amtlichen Sportbootführerscheine: rund 70.000 Sportbootführerscheine Binnen und See (seit 2001 zwischen 62.000 und 80.000) werden pro Jahr ausgestellt. Das Interesse an den weiterführenden Scheinen hält sich zugleich in Grenzen, insbesondere an den amtlichen empfohlenen Scheinen Sportseeschifferschein und Sporthochseeschifferschein.

Diese stabile Entwicklung sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass insbesondere der demographische Wandel und das veränderte Freizeitverhalten der Gesellschaft in den nächsten Jahren eine große Herausforderung für die Branche darstellt. Dazu gehört es auch, das Sportbootführerscheinsystem weiterzuentwickeln und diese veränderten Voraussetzungen sowie die technische Weiterentwicklung zu berücksichtigen. Die Überarbeitung der Sportbootführerscheinverordnung und die Einführung eines neuen Qualitätssiegels im Ausbildungsbereich auf Wunsch des deutschen Bundestages bieten dazu passende Gelegenheiten.

Dies soll im Folgenden näher ausgeführt werden.

2) Demographischer Wandel und dessen Wirkung auf die Sportschiffahrt

Die Studie „Strukturen im Bootsmarkt“ der Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschiffahrt e.V. (FVSF) aus dem Jahr 2008 zeigt klar auf, was viele angesichts unserer Altersstruktur erwartet haben, aber nicht belegen konnten: immer mehr Skipper steigen in den kommenden Jahren aus Altersgründen aus dem Bootssport aus und nur ein sehr kleiner Proporz der jungen Generation zwischen 20 und 40 Jahren folgt ihnen als Bootseigner nach. So besteht eine wesentliche gesellschaftliche Herausforderung für die Sportschiffahrt darin, nicht, wie im worst case Szenario beschrieben, innerhalb von 20 Jahren auf die Hälfte zu schrumpfen. Auch wenn sich dies explizit auf Bootseigner bezieht und dabei die Verlagerung in den Charterbereich kompensierend berücksichtigt werden muss, es gibt wohl kaum eine größere Aufgabe für die gesamte Branche als diesem Trend entgegen zu wirken. Es gibt vielerlei Möglichkeiten und Ansätze dem wirksam entgegen zu wirken:

a) ältere Skipper können durch mehr Komfort und Sicherheit an Bord sowie in den Marinas und Sportboothäfen

länger ihren Bootssport und -tourismus betreiben. Hierzu gibt es vielversprechende Projekte und Entwicklungen der Branche, die dazu beitragen.

b) noch wichtiger für eine erfolgreiche und nachhaltige Stabilisierung der Attraktivität des Bootssports dürfte es sein, die jüngeren Generationen, angefangen natürlich bei Kindern und Jugendlichen und fortgesetzt bei Menschen im Alter zwischen 20 und 40 Jahren, für den Wassersport zu begeistern. Auch hier gibt es zielführende Ansätze und Projekte, die dies zum Ziel haben. Hierbei leisten Vereine nach wie vor einen wesentlichen Beitrag, indem sie sich auch um die Nachwuchsförderung kümmern. Initiativen wie die „Alster Kids“ der Hanseboot oder Camp 24/7 der Kiel Sailing City sind darüber hinaus kommunale Projekte, die diesbezüglich Symbolcharakter haben.





Weitere Initiativen gehen mit der Charterbescheinigung und 15-PS-Liberalisierung einher.

3) Einstieg in den Bootssport/Boots-tourismus: Charterbescheinigung und 15-PS-Liberalisierung

Wichtig sind weitere Maßnahmen zur Modernisierung des gesamten Sportbootführerscheinensystems. Wir müssen bereit sein, auch weitere mutige Schritte wie bei der Einführung der Charterbescheinigung im Jahr 2000 zu gehen. Der neu geschaffene Zugang eines führerscheinfreien Hausbooturlaubs auf unseren attraktiven deutschen Gewässern, die als Charterscheinreviere benannt sind, war und ist ein riesiger Erfolg. Viele Neueinsteiger finden über diesen Weg den Einstieg in den Bootstourismus. In vielen Fällen streben diese Menschen nach dem Hausbooturlaub eine fundierte Ausbildung zu den Sportbootführerscheinen an.

Durch die Liberalisierung der Einstiegsgrenze in den motorisierten Bootssport von fünf auf 15 PS hat sich das Interesse und die Begeisterung für Erlebnisse auf dem Wasser ebenfalls gesteigert. Die sogenannten Bootsevents des BVWW und ADAC zusammen mit weiteren Branchenvertretern greifen diese neuen Möglichkeiten mit Erfolg auf. Die kostenlosen Schnupperfahrten werden sehr gerne von potenziellen Neueinsteigern angenommen. Nicht selten ist das der Einstieg in die Sportschiffahrt.

Nach den anfänglichen Bedenken von verschiedenen Seiten gegenüber diesen beiden Maßnahmen des Bundesverkehrsministeriums kann bis dato festgestellt werden, dass die Unfallzahlen sich dadurch nicht erhöht haben und die Sicherheit auf dem Wasser keinen Schaden genommen hat.

Beide Themen müssen aber sicherlich im Blick behalten werden, zu einem Missbrauch dieser Einstiegsmöglichkeiten darf es nicht kommen. Ziel darf es nicht sein, dass Interessierte auf Dauer ohne Sportbootführerschein unterwegs sind. Bei dem Umgang mit der Charterbescheinigung muss darauf geachtet werden, dass die seriöse Durchführung der verpflichtenden Einweisungsveranstaltungen eingehalten wird.

Ähnliches gilt für die 15 PS-Regelung: die Evaluierungsphase des BMVI wird nach dieser Wassersportsaison beendet sein. Auch wenn es nach den Erfahrungen vieler Wasserschutzpolizeien keinerlei Auffälligkeiten in Zusammenhang mit der Regelung gibt, ist dennoch noch einmal zu hinterfragen, ob nicht eine weitergehende Sensibilisierung der Neueinsteiger für die Gefahren und Besonderheiten auf dem Wasser sinnvoll wäre. Der ADAC hatte bereits vor Einführung der Regelung den Vorschlag unterbreitet, eine verpflichtende Einweisung ähnlich der Regelung hinsichtlich der Charterbescheinigung einzuführen. Die Einweisung dürfte demnach ausschließlich von seriösen Ausbildungsstätten ausgeführt werden und sie könnte als Bildungsgutschein für den Besuch eines Kurses zu den amtlichen Sportbootführerscheinen auch den Weg für eine sichere und erlebnisreiche Karriere als Skipper ebnen. Auf freiwilliger Basis wird dies übrigens seitens der Ausbildungsverbände VDWS und VDS in Form von Motorbootzertifikaten längstens angeboten. Das Angebot erfährt jedoch auf Freiwilligkeit beruhend eher wenig Zulauf.

4) Ausbildungsqualität zu den Sportbootführerscheinen: die Qualitätsausbildung im Wassersport (QAW) und weitere Schritte

Die größte Herausforderung bei der wirksamen Einrichtung eines derartigen Angebotes ist es sicherlich auch, unter den vielen hunderten Ausbildungsstätten die zahlreichen guten Betriebe ausfindig zu machen, denn es gibt bis heute keinerlei verpflichtende Vorgaben zur Qualifikation von Ausbildern oder zu den Mindestkriterien, die seitens der Ausbildungsstätten zu erfüllen sind. Verkürzt gesagt darf heute nahezu jeder im Ausbildungsbereich für die Sportbootführerscheine sein Unwesen treiben, der sich dazu berufen fühlt. Endlich haben die Ausbildungsverbände im letzten Jahr auf diese sehr unglückliche Situation reagiert und über die bekannten Anerkennungssysteme für Ausbildungsstätten hinaus die sog. Qualitätsausbildung im Wassersport, kurz QAW mit Mindestkriterien für Ausbilder wie Ausbildungsbetriebe erarbeitet und eingeführt. Ein wichtiger, erster Schritt ist damit erreicht, der nun durch weitere Maßnahmen mit dem Ziel von verpflichtenden Vorgaben auf Grundlage der QAW-Kriterien weiterverfolgt werden sollte.

Eine fundierte Ausbildung ist zweifelsohne Dreh- und Angelpunkt für Sicherheit auf dem Wasser. Auch dazu kann die Branche wie die Politik gegenwärtig beitragen und die Weichen wie beschrieben stellen. Dazu ist es höchste Zeit, um zu vermeiden, dass das Ausbildungsniveau nicht grundsätzlich in der Qualität verliert. In anderen Branchen wie



in der KFZ- oder Flugausbildung ist das seit Jahrzehnten eine Selbstverständlichkeit. Verpflichtende Mindestkriterien für Ausbilder und Ausbildungsstätten sollten in der Sportschiffahrt daher schnellstmöglich etabliert werden.

Eine Möglichkeit zur Etablierung verpflichtender Mindestkriterien könnte die Integration dieser Kriterien in der Zulassung zur Prüfung sein. Die Sportbootführerscheinverordnung wird derzeit seitens des BMVI überarbeitet. Wenn der Wille der Branche und der Politik besteht, könnten sicherlich auch die verpflichtenden Vorgaben für die Prüflinge (z.B. einer qualifizierten/zertifizierten Ausbildungsstätte) in dieser überarbeiteten Verordnung verankert werden, zumindest jedoch in den Durchführungsrichtlinien für die beliebigen Verbände.

5) Überarbeitung der Sportbootführerscheinverordnung – SBF Binnen und See

Die Überarbeitung dieser Verordnung beinhaltet noch weitere Möglichkeiten, um das Sportbootführerscheinwesen zu modernisieren und so ebenfalls dazu beizutragen, wieder mehr junge Menschen mit dem Wassersport zu begeistern. So wäre es zu begrüßen, wenn die historisch begründeten Unterschiede bei der Durchführung von Prüfungen zu den beiden Sportbootführerscheinen ausgemerzt und es zukünftig eine Verordnung für die beiden amtlichen Führerscheine geben würde. Die Neugestaltung dieser Verordnung ist eine große Chance, mit der alle Beteiligten verantwortungsvoll umgehen sollten. Eventuelle

Eigeninteressen der Beteiligten müssen zurückgestellt werden. Ein weiteres Beispiel: dass bei den Prüfungen zum Sportbootführerschein See amtliche Prüfer anwesend sein müssen, während im Binnenbereich darauf verzichtet wird, ist gegenwärtige Praxis. Das führt heute zu solch unglücklichen Folgen, dass die Prüfung zum Sportbootführerschein Binnen auch im Urlaub im Ausland prinzipiell abgelegt werden könnte, der Sportbootführerschein See jedoch nicht.

Mit der Überarbeitung der Sportbootführerscheinverordnung sollten auch die Prüfungsfragenkataloge erneut weiterentwickelt und modernisiert werden. Entwicklungen wie die zur Nutzung von elektronischen Seekarten an Bord und anderen modernen technischen Hilfsmitteln müssen aufgegriffen werden. Umgekehrt sollten veraltete Sachverhalte eliminiert werden.

Grundsätzlich wäre es zielführend, wenn das Sportbootführerscheinwesen in einem modularen Aufbau münden würde, das wäre zeitgemäßer. So gehört beispielsweise das UBI als Modul in den Sportbootführerschein Binnen integriert, das SRC und der Fachkundenachweis in den Sportbootführerschein See. Zudem muss es gelingen, die unlängst vom Bundestag geforderte stärkere Praxisorientierung im Stile des britischen Ausbildungs-/Prüfungssystems im deutschen Sportbootführerscheinssystem wirksam zu verankern.

Zweifelsohne sind das alles große Herausforderungen, die es jedoch lohnt zeitnah anzugehen. Auf diese Weise kann maßgeblich zu einem modernen, attraktiven Zugang zum Bootssport und -tourismus in Deutschland beigetragen werden und den beschriebenen Entwicklungen, z.B. des demographischen Wandels nachhaltig entgegengewirkt werden.