

Wasserschutzpolizei Niedersachsen



Inhalt

Grußworte	02 - 07
Wie alles begann - die Geschichte der Wasserschutzpolizei Niedersachsen	08 - 25
Dienststellen	
Stab / Koordinierungsstelle (KOST)	26 - 29
Die Wasserschutzpolizeistationen:	
- WSPSt Wilhelmshaven	30 - 33
- WSPSt Emden	34 - 37
- WSPSt Brake	38 - 41
- WSPSt Stade	42 - 45
- WSPSt Hannover	46 - 49
- WSPSt Nienburg	50 - 53
- WSPSt Scharnebeck	54 - 57
- WSPSt Meppen	58 - 61
Wasserschutzpolizeileitstelle	62 - 65
Maritime Bedrohungslagen	66 - 69
Maritime Einsatz Gruppe (MEG)	70 - 73
Wasserschutzpolizeischule Hamburg (WSPS)	74 - 77
Festakt 75 Jahre WSP Niedersachsen	78 - 79
Schlusswort	80 - 81
Impressum	82

Boris Pistorius

Innenminister



Sehr geehrte Damen und Herren,

mit den vielfältigen und attraktiven Landschaften Niedersachsens sind auch geografische Besonderheiten und damit besondere Herausforderungen an die Polizeiarbeit verbunden. Ein Beispiel dafür ist die Küsten- und Binnenschifffahrt. In diesem Zusammenhang leistet die Niedersächsische Wasserschutzpolizei einen unverzichtbaren Beitrag zur inneren Sicherheit unseres Landes.

Seit nunmehr 75 Jahren sorgen die Kolleginnen und Kollegen der Wasserschutzpolizei mit ihrem Spezialwissen für die Sicherheit unseres Küstenbereichs, unserer Flüsse und Seen sowie unserer Kanäle und gewährleisten damit nicht zuletzt auch die Sicherheit des Schiffsverkehrs in Niedersachsen. Darüber hinaus ist die Wasserschutzpolizei Niedersachsen ein verlässlicher Verbundpartner für die weiteren Küstenländer und ein wichtiger Netzwerkpartner des Maritimen Sicherheitszentrums.

Es besteht kein Zweifel: 75 Jahre Wasserschutzpolizei Niedersachsen sind eine echte Erfolgsgeschichte.

All das wäre ohne den großartigen Einsatz der Mitarbeitenden völlig undenkbar gewesen. Mit Blick auf dieses besondere Jubiläum danke ich daher allen aktiven wie auch ehemaligen Mitarbeitenden der Wasserschutzpolizei Niedersachsen ausdrücklich für die ausgezeichnete und engagierte Arbeit!

Sie tragen jeden Tag zu der Sicherheit der Menschen in Niedersachsen bei.

Ihr

Boris Pistorius
Niedersächsischer Minister für Inneres und Sport

Johann Kühme
Polizeipräsident



Sehr geehrte Damen und Herren,

ich gratuliere der Wasserschutzpolizei Niedersachsen zu 75 Jahren erfolgreicher Polizeiarbeit! In dieser Zeit haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei bewiesen, dass ihre Arbeit unverzichtbar ist. Vor allem haben Sie ihre Verantwortung für die Sicherheit an unseren Küsten und im Binnenbereich nicht nur wahrgenommen, sondern auch ausgebaut.

Aus den verschiedensten Gründen war es richtig, dass die Wasserschutzpolizei Niedersachsen seit 2016 eine neue organisatorische Heimat gefunden hat und als eigenständige neunte Inspektion unserer Direktion angegliedert ist. Dies war ein wichtiger Meilenstein in der 75-jährigen Geschichte und hat der Wasserschutzpolizei nach innen und außen zu weiterer Eigenständigkeit und Identifikation verholfen sowie gleichzeitig zu einem Mehr an Wahrnehmbarkeit und Wertschätzung der geleisteten Arbeit beigetragen. Das fachspezifische Know-how der Kolleginnen und Kollegen muss im Küsten- und Wattenmeer und auf unseren Flüssen „abrufbar“ sein. Die Kompetenzen wurden in den vergangenen Jahren gebündelt und spiegeln sich in der hervorragenden und sehr intensiven Zusammenarbeit sowohl im Nordverbund als auch mit anderen maritimen Behörden wider.

Mein Dank richtet sich aber vor allem an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei. Sie sind Expertinnen und Experten auf ihrem Fachgebiet und unverzichtbar, um den Schutz unserer Küste zu gewährleisten und die tagtäglich vielfältigen Sicherheitsaufgaben zu meistern. Das Umschlagsvolumen der deutschlandrelevanten Nordseehäfen wird laut Seeverkehrsprognose auch weiter deutlich ansteigen und mit ihm die Bedeutung der Wasserschutzpolizei. Aber auch der Schutz der Meereswelt -insbesondere des UNESCO Weltkulturerbes „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“- wird weiterhin eine bedeutende Rolle spielen. Ich bin mir sicher, dass unsere Wasserschutzpolizei auch künftigen Herausforderungen inmitten unserer schönen Urlaubslandschaft mit Leidenschaft begegnen wird und hierbei auf moderne Führungs- und Einsatzmittel und viel Expertise zurückgreifen kann. Ich danke Ihnen für Ihr beeindruckendes Engagement und gratuliere Ihnen herzlich zu 75 Jahren erfolgreicher Arbeit.

Ihr

Johann Kühme
Präsident der Polizeidirektion Oldenburg

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte

Präsident der Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt



Mit der Wasserschutzpolizei Niedersachsen verbindet die WSV eine jahrzehntelange überaus erfolgreiche Zusammenarbeit.

Mitte der 1950er Jahre vereinbarte das Bundesverkehrsministerium für die Bundesregierung mit den Küstenländern die Zusammenarbeit zur Ausübung schiffahrtspolizeilicher Vollzugsaufgaben im Seeverkehr.

Die Wasserschutzpolizei Niedersachsen trägt damit wesentlich zur Sicherheit der Verkehrsabläufe zu den deutschen Seehäfen sowie zum sicheren Weitertransport der Waren mit Binnenschiffen bei und damit auch zum Schutz der Meere und der Umwelt. Darüber hinaus leistet sie einen wichtigen Beitrag beim Freizeit- und Sportbootverkehr im Küstenmeer und auf der Elbe, Weser und Ems.

Bei Vorkommnissen im Verkehrsgeschehen und bei der Ahndung von Verstößen ist unsere Zusammenarbeit geprägt durch einen intensiven und professionellen Austausch zwischen den Wasserschutzpolizeistationen und den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern - einschließlich der Verkehrszentralen - sowie zwischen der Wasserschutzpolizeiinspektion und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Dies zeigt sich auch bei besonderen Einsatzlagen oder Anpassungen beispielsweise während der Pandemie oder wie jüngst bei der Umsetzung von EU-Entscheidungen hinsichtlich der Situation in der Ukraine, die den Seeverkehr betreffen.

Die niedersächsische Wasserschutzpolizei steht auch für die enge Verbindung von Binnen- und Seeschifffahrt, sichtbar durch die wichtigen Hafenhinterland-Anbindungen über die „Binnen-Elbe“, den Elbe-Seitenkanal und auch den Mittellandanal.

2002 wurde die örtliche Zusammenarbeit durch die Wasserschutzpolizeileitstelle aller Küstenländer ergänzt und im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven angesiedelt. Die gemeinsame Service- und Koordinierungsstelle für die Einsatzgebiete in Nord- und Ostsee hat sich gut etabliert und ergänzt reibungslos die regionale Zusammenarbeit. Wir sind also gut gewappnet für die stetig neuen Herausforderungen im Schiffsverkehr und bei besonderen Gefahrenlagen.

Für die sehr guten Erfahrungen in den vergangenen 75 Jahren bedanke ich mich herzlich.

Ich wünsche der Wasserschutzpolizei Niedersachsen auch zukünftig viel Erfolg und allzeit mehr als eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Ihr

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte
Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Nils Hoffmann-Ritterbusch

**Inspekteur der Landespolizei
Mecklenburg-Vorpommern**

**Vorsitzender des Kuratoriums
der Wasserschutzpolizei-Schule
Hamburg**



Wasserschutzpolizei Niedersachsen: 75 Jahre jung!

Als im April 1947 per Gesetz die Polizei im Land Niedersachsen von der britischen Militärregierung an deutsche Stellen übergeben wurden, war auch eine Wasserschutzpolizeigruppe Teil dieser Polizei. Dass sich diese Wasserschutzpolizeigruppe in den folgenden 75 Jahren zu einer so kompetenten, kooperativen, professionellen und zukunftsorientierten Wasserschutzpolizei Niedersachsen entwickelt hat, ist ihrer aller Verdienst. Herzlichen Glückwunsch zu diesem tollen Weg, den sie gemeinsam gegangen sind.

Die Wasserschutzpolizei Niedersachsen sorgt heute nicht nur für die Sicherheit auf ca. 2.500 qkm Küstenmeer in der Nordsee, auch auf den Bundes- und Landeswasserstraßen sowie den Binnenseen ist sie Garant für die Einhaltung der gesetzlichen Regeln und ein gutes Miteinander von Berufs- und Sportschifffahrt.

Dabei sind die Kontrollen im Zusammenhang mit der Erfüllung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben, ob in den Häfen oder anderswo auf dem Wasser, wichtiger Bestandteil der wasserschutzpolizeilichen Arbeit. Aber auch die Bewältigung der Aufgaben im Binnenbereich, insbesondere bezüglich der immer weiter wachsenden Sport- und Freizeitschifffahrt, ist ein nicht wegzudenkender Teil der deutschen (wasserschutzpolizeilichen) Sicherheitsarchitektur.

Beispielgebend wurden und werden bei der Aufgabenbewältigung der Wasserschutzpolizeien Partnerschaften gesucht, gefunden und gelebt. Die Kooperationen zum Beispiel im Rahmen der Wasserschutzpolizeischule Hamburg oder der

Wasserschutzpolizeien der Küstenländer sind beeindruckender Beweis für eingemeinsames, zielorientiertes Wirken. Der Betrieb der WSP-Leitstelle im MSZ Cuxhaven, die Abordnungen von Fachlehrern an die WSPS Hamburg oder die Bildung von Maritimen Einsatzeinheiten zeigen überdies die komplexen Aufgaben der Wasserschutzpolizei sowie das Erfordernis stetig weiter notwendigen fachlichen Qualifizierungen. Dies zeigt aber auch, wie wichtig es ist, mit stets neuen Ideen, Innovationskraft, Mut zur Veränderung und Enthusiasmus die Wasserschutzpolizei Niedersachsen stetig weiter zu entwickeln. Das ist in der Wasserschutzpolizei in Niedersachsen gelungen.

Mit vielen Jahrzehnten Erfahrung, die in ihrer Mitarbeiterschaft stecken, und hoffentlich guten Erfolgen bei der Nachwuchsgewinnung, haben sie ein Pfund, auch die nächsten 75 Jahre wichtiger Bestandteil und Aushängeschild der Landespolizei Niedersachsen zu sein.

Für die nächsten mindestens 75 Jahre wünsche ich Ihnen alles Gute! Machen sie so weiter, dann bleiben sie auch noch mit „150“ eine junge, frische, leistungsfähige Wasserschutzpolizei Niedersachsen!

Herzlichst

Ihr Nils Hoffmann-Ritterbusch

**Inspekteur der Landespolizei Mecklenburg-Vorpommern
Vorsitzender des Kuratoriums der
Wasserschutzpolizei-Schule Hamburg**

Frank Möller

**Leiter der Wasserschutzpolizei-Schule Hamburg
stellvertretend für die Leiterinnen und Leiter der
Wasserschutzpolizeien der Länder**

Navigare necesse est - Seefahrt tut not!



In heutigen Zeiten mehr denn je, ist sie doch der Motor der Globalisierung. Damit der Welthandel reibungslos funktioniert, gibt es umfassende internationale Regelwerke, die auf allen Weltmeeren und bis in die Häfen hineinwirken. Auch im Binnenland gibt es Regelwerke für die Schifffahrt auf Seen, Kanälen und Flüssen. Hinlänglich bekannt ist aber, dass die Einhaltung der Regeln auch überwacht werden muss. Und genau dies ist die Aufgabe der Wasserschutzpolizei. Durch ihre Tätigkeit sorgt sie für ein gedeihliches Miteinander von Berufs- und Freizeitschifffahrt.

Die Wasserschutzpolizei Niedersachsen hat in den vergangenen 75 Jahren an der Nordseeküste und auf den Binnengewässern bewiesen, dass sie sich den Aufgaben im Zusammenhang mit dem stetigen Wandel der Schifffahrt immer wieder von neuem stellt.

Der Beruf der Wasserschutzpolizistin und des Wasserschutzpolizisten ist 24/7 herausfordernd. Die viel beschworene Seefahrerromantik gibt es nicht und so ist die Tätigkeit der Wasserschutzpolizei tatsächlich ganz anders als sie leider viel zu oft wahrgenommen und dargestellt wird, nämlich eben nicht nur bei gutem Wetter mit dem Funkstreifenboot umherzufahren.

Neben Kenntnissen über immer komplexer werdende nationale und internationale schiffahrts- und verkehrsrechtliche Vorschriften, technische Abläufe an Bord von Schiffen und die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Meeresumwelt, müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei das Bordleben und die Hafenwelt verstehen. Englische Sprachkenntnisse mit dem besonderen maritimen Fachvokabular sowie das Sprechen und Verstehen der bord- und hafeneigenen Sprache sowie fremder Kulturen sind unerlässlich.

Die Aufgabenwahrnehmung endet nicht mehr an den föderalen Landesgrenzen und wird zwischen den Wasserschutzpolizeien der Länder unter Beibehaltung der länderspezifischen Prämissen abgestimmt. Viele gemeinsame Einsätze, besonders durch die Maritimen Einsatzeinheiten im Nordverbund der fünf Küstenländer Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg, Bremen und Niedersachsen oder bei Bedarf auch bundesweit, führen zu Netzwerken und gegenseitigem Verständnis und letztlich zu best practice. Dauerhafte Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer erfolgt unter der Leitung der WSP Niedersachsen in der WSP-Leitstelle. Dies alles führt dazu, dass die Wasserschutzpolizei Niedersachsen auch bei ihrem Gegenüber an Bord und in den Häfen uneingeschränkt anerkannt ist.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSP Niedersachsen sind, obwohl heute vielfach ohne Vorbildung aus der Schifffahrt, Fachleute in dieser eigenen Welt. Die Aus- und Fortbildung erfolgt durch die Wasserschutzpolizei Niedersachsen gemeinsam mit der Wasserschutzpolizei-Schule in Hamburg, der zentralen Bildungseinrichtung aller Wasserschutzpolizeien in Deutschland. Die Lehrgangsteilnehmenden aus Niedersachsen werden intensiv auf die Lehrgänge an der WSPS vorbereitet und erreichen regelmäßig hervorragende Abschlüsse.

Als ehemaliger Beamter der WSP Niedersachsen gratuliere ich der Wasserschutzpolizei Niedersachsen und dem Team der Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem 75-jährigen Jubiläum und wünsche ihr für die Zukunft alles Gute.

Ihr
Frank Möller, Leiter WSPS Hamburg

Jörg Beensen

Leiter der Wasserschutzpolizeiinspektion



Sehr geehrte Damen und Herren,

am 13. Januar 1947 wurde durch Beschluss der damaligen britischen Regierung die „WSP-Gruppe Niedersachsen“ gegründet. Dieser Tag vor 75 Jahren gilt mithin als Gründungsdatum der Niedersächsischen Wasserschutzpolizei. Nachdem der ursprünglich für den 13. Januar 2022 geplante Festakt durch die Pandemie verschoben werden musste, freue ich mich, dass wir ein halbes Jahr später am 13. Juli 2022 den Festakt in Oldenburg begehen können.

Diese Festschrift schildert in den unterschiedlichsten Facetten und aus unterschiedlichen Betrachtungsebenen, dass die Wasserschutzpolizei Niedersachsen an der Nordseeküste und im Binnenland ein fester und unverzichtbarer Bestandteil der maritimen Sicherheitsarchitektur in Deutschland ist.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei in Niedersachsen zeichnen sich durch eine anerkannte Expertise aus, welche sich in den letzten 75 Jahren immer den Erwartungen, Erfordernissen und Ansprüchen ihrer jeweiligen Zeit gestellt hat und sich dabei stets weiterentwickelt hat.

Die ständige Fortbildung u.a. an der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg, das kontinuierliche länderübergreifende Trainieren der Maritimen Einsatzgruppen, die technischen im Einsatzmanagement in der gemeinsamen Leitstelle

der Wasserschutzpolizeien in Cuxhaven oder die länderübergreifenden Einsätze im Bereich Gewässer- und Umweltschutz sind nur ein paar Beispiele, wie sich die Wasserschutzpolizei Niedersachsen in den letzten 75 Jahren permanent weiter- und fortentwickelt hat.

Insbesondere wird dies durch die effektiven Kooperationen mit Bundes- und Landesbehörden, Organisationen und Institutionen in der fachlichen Zusammenarbeit bei der maritimen Aufgabenbewältigung im nautisch-maritimen Alltagsgeschäft, aber auch in besonderen Einsatzlagen auf und am Wasser deutlich.

Ich bedanke mich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Wasserschutzpolizei Niedersachsen für ihre vorbildliche, hoch motivierte Arbeit, sowie für das große Engagement und freue mich auf die künftigen Veranstaltungen, Einsätze, Herausforderungen und Begegnungen.

Ihr

Jörg Beensen
Leiter der Wasserschutzpolizeiinspektion

Wie alles begann:

Die Geschichte der Wasserschutzpolizei

Eine Polizei, die für Recht und Sicherheit sorgt, gab es sehr lange nur auf trockenen Wegen.

Obwohl der Handel auf Schiffen und die Kriminalität in den Häfen bereits in den letzten Jahrhunderten stetig zugenommen haben, ging der Aufbau der Wasserschutzpolizei in Deutschland erst nach der Reichsgründung 1871 los.

Kaufleute forderten insbesondere beim Warenumsatz mehr Sicherheit und wünschten sich Schutz vor gewalttätigen Verbrechern. Außerdem wurde es nötig den zunehmenden allgemeinen Schiffsverkehr zu regeln und den Umgang mit Gefahrgütern zu beaufsichtigen, um Unfälle zu vermeiden.

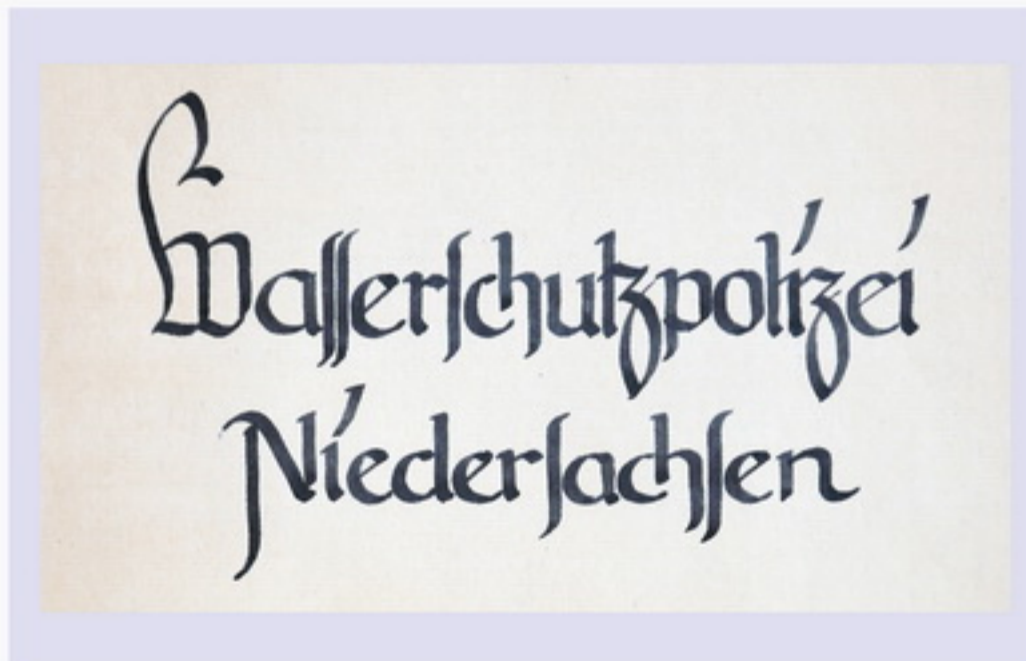
Auf ausgebauten Wasserstraßen konnten immer mehr Dampfschiffe ihre Waren verbringen. Eine Kontrolle dieser wachsenden Transportmöglichkeit von geschultem und qualifiziertem Personal wurde erforderlich.

Im 19. Jahrhundert entstanden so die ersten Hafen- und Schifffahrtspolizeien, aus denen die uns heute bekannten Wasserschutzpolizeien hervorgegangen sind.

Nach Kriegsende 1945 wurde die Polizei von den Militärregierungen der Alliierten neu organisiert. Die Wasserstraßen im Bereich Hannover und die Küstengewässer der Nordsee, ausgenommen Cuxhaven, wurden von der „Gruppe Bremen“ kontrolliert, die der britischen Zone angehörte. Im Jahre 1947, vor nunmehr 75 Jahren, erlangte Deutschland weitgehend die Verantwortung über die Polizei in ihrer Besatzungszone zurück.

Die in Niedersachsen bisher zuständige Wasserschutzpolizeigruppe bekam den Zusatz „Niedersachsen“ und wurde dem neuen Innenministerium in Hannover unterstellt.

Der Beginn der Wasserschutzpolizei in Niedersachsen!



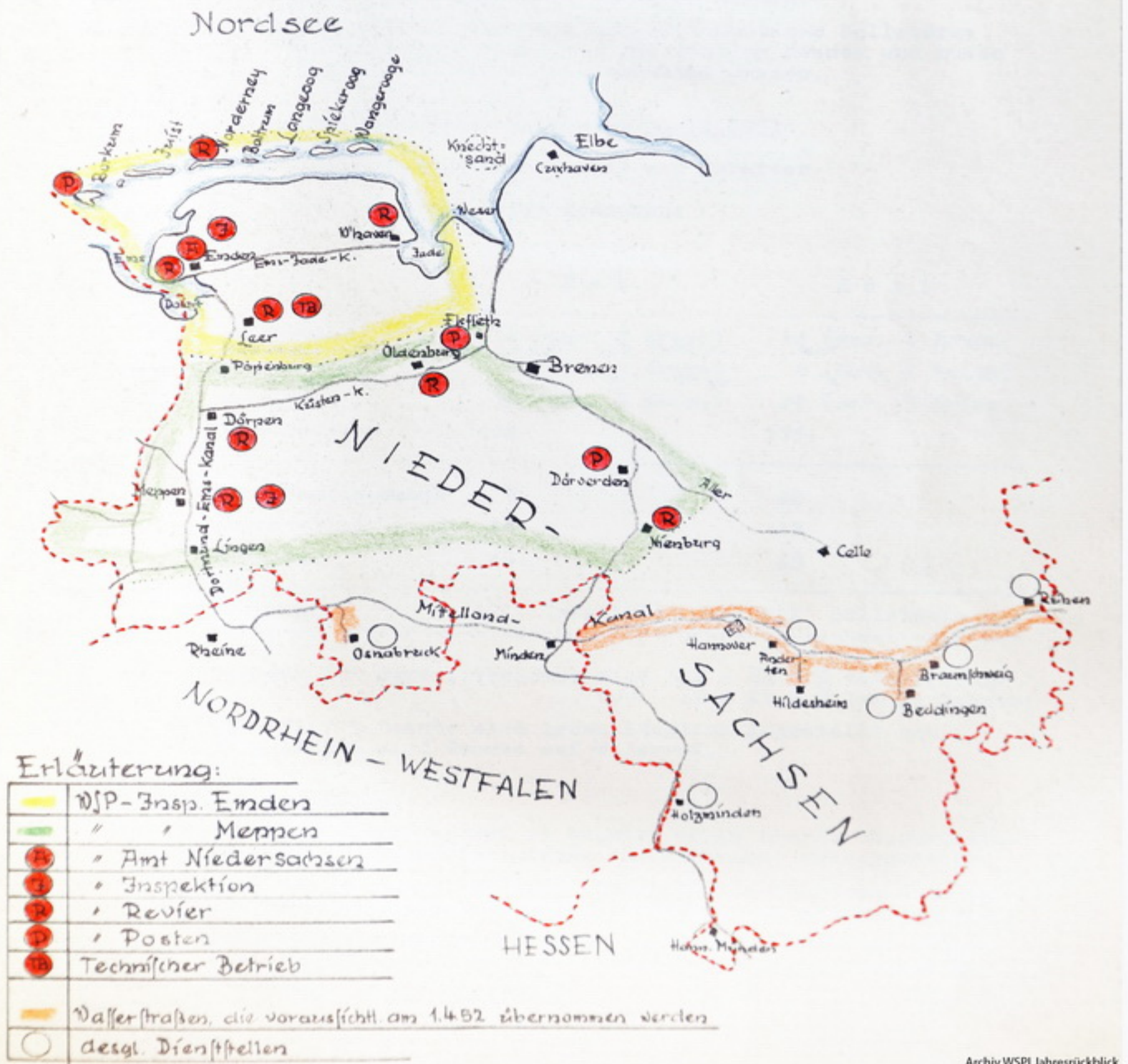
Ehemalige Wasserschutzpolizisten wurden übernommen, Reservisten der Kriegsmarine und Seeleute eingestellt. Die Bewerber von außerhalb mussten zu dieser Zeit noch eine Mindestfahrzeit von 30 Monaten in der See- und Binnenschifffahrt nachweisen, um bei der Wasserschutzpolizei anheuern zu dürfen. Für Offiziersanwärter waren sogar 50 Monate Seeschifffahrtszeit und 14 Monate Seefahrtsschule erforderlich. Schon nach dem Krieg wurden die Anwärter

nach der Einstellung in einem dreimonatigen Anwärterlehrgang an der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg ausgebildet, welche ihre Türen erstmalig im Jahr 1945 geöffnet hat.

Nach Inkrafttreten des „Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung“ im Jahre 1951 erhielt das neue „Wasserschutzpolizeiamt Niedersachsen“ schließlich den Status einer Polizeibehörde. Die Polizeigewalt ging vollständig auf das Land Niedersachsen über.

Dienststellen der Wasserchutzpolizei Niedersachsen

Stand: 31.12.1951



Die Polizisten aus Niedersachsen durchlaufen seither eine einheitliche Grundausbildung. Wer diese nicht erfolgreich absolvieren konnte, durfte nicht zur Wasserschutzpolizei wechseln - das gilt heute wie damals. Der Nachweis von Fahrtzeiten war nach 1951 nicht mehr erforderlich; umso wichtiger wurde also die Ausbildung an der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg. Auf der Grundlage einer soliden wasserschutzpolizeilichen Ausbildung und durch die berufsbegleitende Fortbildung

wird seitdem vorrangig das Ziel verfolgt, fachspezifisches Wissen zu erlernen und zu festigen. Die in den letzten Jahrzehnten stark ansteigende technische Entwicklung in der Schifffahrt, der internationale Handel und die damit einhergehende Notwendigkeit der Fremdsprachenkenntnisse sowie viele neue internationale und nationale Gesetze erforderten eine stetige Fortbildung. Wie umfangreich die Aufgaben schon damals waren, zeigen folgende Beispiele:

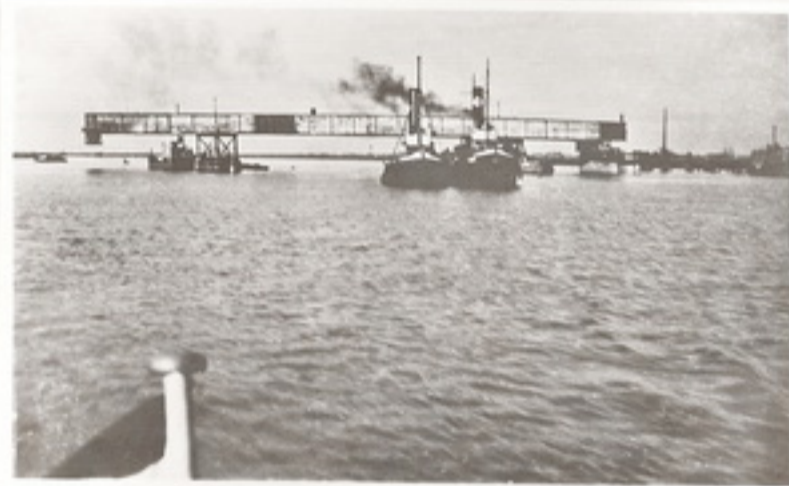


Absperrdienst

während Einsetzens des Hauptteils der wiederhergestellten Eisenbahnbrücke bei Orth/Hunte am 25.6.1950.

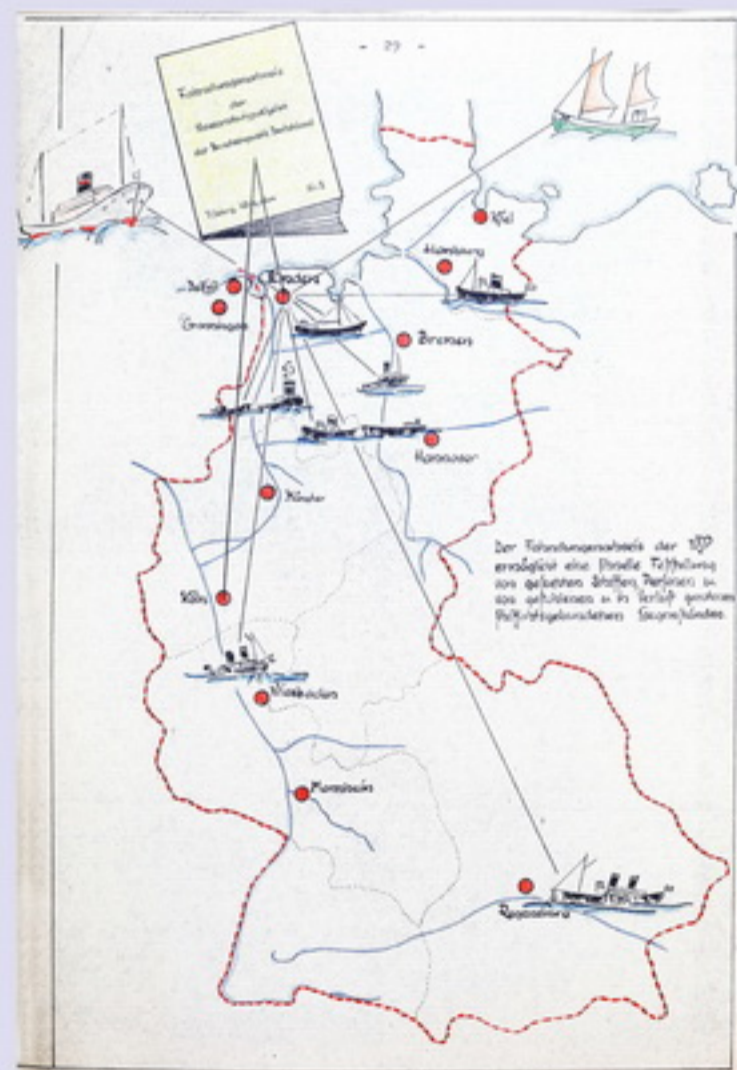
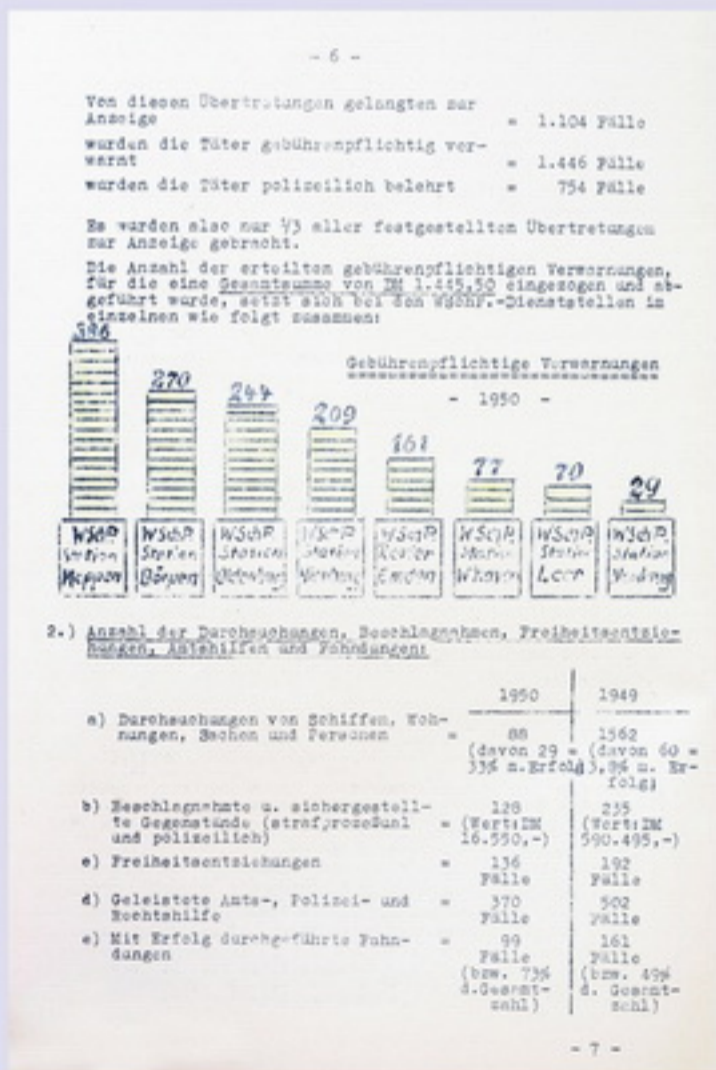
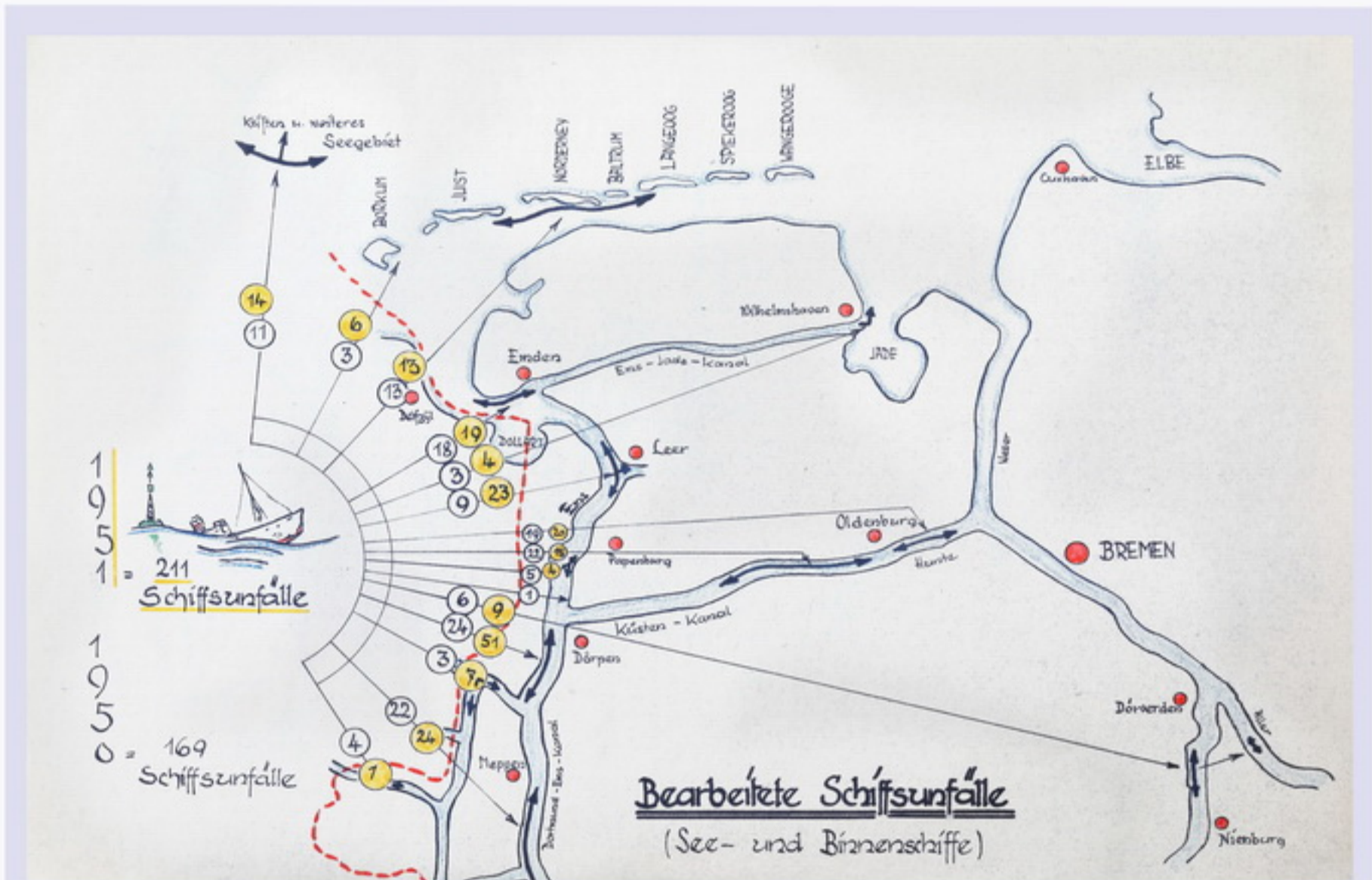
Verkehrsregelung

während Einschwimmens des 80 m langen Brückenteils der Leerorter Straßenbrücke. Brücke wurde am 17.9.1950 dem Verkehr übergeben.



Pol.-Sicherstellung

eines am 2.8.50 auf der Unterems durch ein WSchP.-Boot angetroffenen völlig seeuntüchtigen Fahrzeuges, das mit Pedalantrieb (Wasserrad) vorwärts getrieben wurde. Eigentümer war im Begriff, mit dieser dünnen Blechkiste über Holland nach England illegal auszureisen.





Gesunkener SK "WTAG 11"

2. Bemerkenswerte Schiffs-Unfälle

a) Zusammenstoß infolge Hochwassers:

Am 7. 1. 1958 stießen auf dem DEK - km 204,5 - in Höhe der Einmündung des Küstenkanals der im Schleppzug die Ems zu Tal fahrende und mit 740 t Schlackensand beladene SK "WTAG 11", HH Dortmund, und der im Schleppzug aus dem Küstenkanal kommende SK "Minden 82" zusammen. Dabei wurde SK "WTAG 11" so schwer beschädigt, daß er innerhalb weniger Minuten sank. Ursache für die Kollision war die durch das Hochwasser bedingte starke Strömung der Ems. Beim Sichten der Fahrzeuge war ein Ständigmachen nicht mehr möglich.

2. Schwerer Seeunfall MS "Ryholm"

Am 5. 4. 1957 konnte das schwedische Motorschiff "Ryholm", das am 11. 10. 1956 auf der Elbe in Höhe der Ostemündung gesunken war, nach mehrmonatiger Vorbereitung und mehreren vergeblichen Bergungsversuchen durch die Bugsier- und Bergungs-AG gehoben und in eine Werft nach Hamburg verholt werden. Durch die ungünstige Lage des Motorschiffes und die schlechte Witterung waren bei mehreren Versuchen die Trossen gebrochen und das Schiff, das schon wieder schwimmfähig war, erneut gesunken.

Die Regelung des Schiffsverkehrs wurde in enger Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei Hamburg durchgeführt.



Bergungsarbeiten MS "Ryholm"

"Wie steht dafür,
Wie mut dadör!"



Organisation wieder verbessert

Beim „Schutzmann auf dem Wasser“ – Die Oster-Ems spricht mit Duisburg

ms. Der funkelnagelneue 100-Watt-Hagenuk-Telefonie-Sender des Wasserschutzpolizei-amtes Niedersachsen am Außenhafen ist ständig in Betrieb. Das weite Gebiet dieses Amtes, das sich durchaus nicht an die Landesgrenzen hält, sondern mit den zwölf anderen Aemtern des Bundesgebiets eine Verzahnung hat, erfordert mit seinen vielen Wasserstraßen, und vor allem den Seewegen, eine ständige Ueberwachung, wenn der Verkehr auf ihnen gefahr- und reibungslos abgewickelt werden soll.

Das Fernsprechnetz, die Polizei-Sonderleitungen, der Fernschreiber, aber vor allem auch ein ausgedehntes Funknetz steht dafür zur Verfügung, das nicht nur Verbindung bis weit zum Rhein hinunter, sondern auch in den 18 eigenen Booten des Küsten-, Strecken- und Hafendienstes hat. Sogar der Leiter der Wasserschutzpolizei und die Inspektion haben die Funksprech-Empfänger in ihren Kraftwagen, so daß sie zu jeder Zeit in der Lage sind, in Minuten über alle Vorgänge, unterrichtet zu werden.

Die Ausdehnung des Wasserschutzpolizei-amtes kann man schon erkennen, wenn man weiß, daß zur Inspektion Emden die Dienststellen in Emden, Wilhelmshaven, Leer, Borkum und Norderney, zur gleichfalls unterstellten Inspektion Meppen außerdem noch Oldenburg, Dörpen, Nienburg, Elsfleth und Dörverden gehören. In Leer besteht ein technischer Betrieb, zu dessen Aufgabe neben Reparaturen auch die Normung der Bootsausrüstungen gehört, damit diese billiger arbeiten und schneller instanzzusetzen sind.

Die Fülle der Aufgaben auf den Wasserstraßen

berühren durchaus nicht nur die Aufsicht über die Schifffahrt und ihre Besatzungen, es sind nicht zuletzt auch Aufgaben des Sicherungsdienstes gegen Gefahren und Verbrechen. 221 Mann sind dafür im ganzen niedersächsischen Gebiet tätig. Das ist recht wenig, wenn man weiß, daß es der an Wasserstraßen reichste Bereich des Bundes ist, der die längste Küste besitzt.

Voll Interesse hört man, wie hier ein Boot, das in der Oster-Ems operiert, mit der Wasserschutzpolizei in Köln und Duisburg spricht, genauso laut, als wenn zwei Menschen nebeneinander stehen und sich unterhalten. Im Gebiet der Wasserschutzpolizei Niedersachsen sind im letzten Jahr allein 80 000 Wasserfahrzeuge bewegt worden, deren jedes beaufsichtigt und gesichert werden muß. Natürlich geht das alles nicht so reibungs- und gefahrlos vor sich, und man staunt, zu hören, daß es in diesem Gebiet im letzten Jahre immerhin 547 Verbrechen und Vergehen — Jahre — gab. Dabei handelt es sich ebenso um eine geringe Zahl weniger als im Vorum fahrlässige Tötungen und tödliche Körperverletzungen, wie auch um Vergehen gegen die Schifffahrts- und Fischereibestimmungen. Den Hauptteil aber, fast genau die Hälfte, nehmen schwere und einfache Diebstähle ein. Bei den letzteren macht man die Erfahrung, daß es Arbeitslose sind, die vor allem bei der Jagd nach Metall Diebstähle begehen. Bei der Aufklärung ist die Wasserschutzpolizei überaus erfolgreich. Sie konnte im letzten Jahre 417 Vergehen und Verbrechen aufklären, 76,23 Prozent der überhaupt begangenen. Leider zeigte sich dabei, daß es gerade im Gebiet der Wasserstraßen vor allem Jugendliche sind.

Eine traurige Bilanz

sind die 84 Leichen und Todesermittlungen, die im letzten Jahre durchgeführt werden mußten. Im niedersächsischen Gebiet gab es in der Schifffahrt allein 30 tödliche Betriebsunfälle und 18 beim Baden, Eislauf und son-

stigem Spiel. Auch 16 Selbstmörder (vornehmlich Frauen) wurden von der Wasserschutzpolizei geborgen und identifiziert. Aber auch die Toten der „Teeswood“ und der „Irene Oldendorff“ gehören zu denen, die identifiziert worden sind.

Die Wasserschutzpolizei verfügt in Emden für derartige Zwecke, aber auch die Identifizierung von Straffälligen, über eine eigene Photoeinrichtung, eine Personenkartei, die 8889 Fälle von Menschen umfaßt, die mit der Wasserschutzpolizei in Konflikt kamen und u. a. über eine

Havariekartei

mit 849 Unfällen. Dabei wiederum ergab sich, daß die meisten Unfälle vor den Häfen Emden, Norderney und Borkum und auf der Ems bei Weekeborg, etwa dort, wo die Leda mündet, sich ereigneten. 211 Seeunglücksfälle wurden untersucht, um den Seeämtern Hilfe zu leisten. Es gab weiter noch 21 Fälle, in denen Bomben und Munition gefunden und gesichert werden mußten.

Das gewaltige Arbeitsgebiet der Wasserschutzpolizei ist von außen schwer zu erkennen. An Bord jeden Schiffes, das in den Hafen einläuft, geht einer ihrer Beamten, um sich Besatzungen und Einrichtungen zu betrachten, so daß es auch heute schwer sein dürfte in der Seefahrt unterzutauchen. Um dieses weite Seegebiet und die vielen Binnenwasserstraßen übersehen zu können, ist ein umfangreicher Nachrichtendienst notwendig. Lotsendampfer, Insel-Rettungsboote, die Signalstellen, Norddeich, die eigenen Streifenboote, die über Funkeinrichtungen verfügen, erstatten laufend Meldung, ersuchen um Auskünfte und fordern Hilfe. Wenn man von der Polizei als „Freund und Helfer“ spricht, dann trifft das auch auf die Wasserschutzpolizei zu.

aus der „Rhein-Ems-Zeitung“

vom 26.3.1952.

Nicht nur die Lehrgänge an der WSPS in Hamburg passten sich der technischen und personellen Entwicklung an; auch die Einsatzschwerpunkte der Wasserschutzpolizei veränderten und erweiterten sich im Laufe der Zeit.

Seit den 50er Jahren expandierte zum Beispiel der Gefahrguttransport auf dem Wasser.

Seit den 60er Jahren wurde der Wassersport zunehmend attraktiv und forderte Kontrolle und Ahndung seitens der Polizei.

Seit den 70er Jahren bekam der Umweltschutz immer höhere Bedeutung und die Gewässer sollten vor Verschmutzungen geschützt werden.



Jadebusen - Armgast

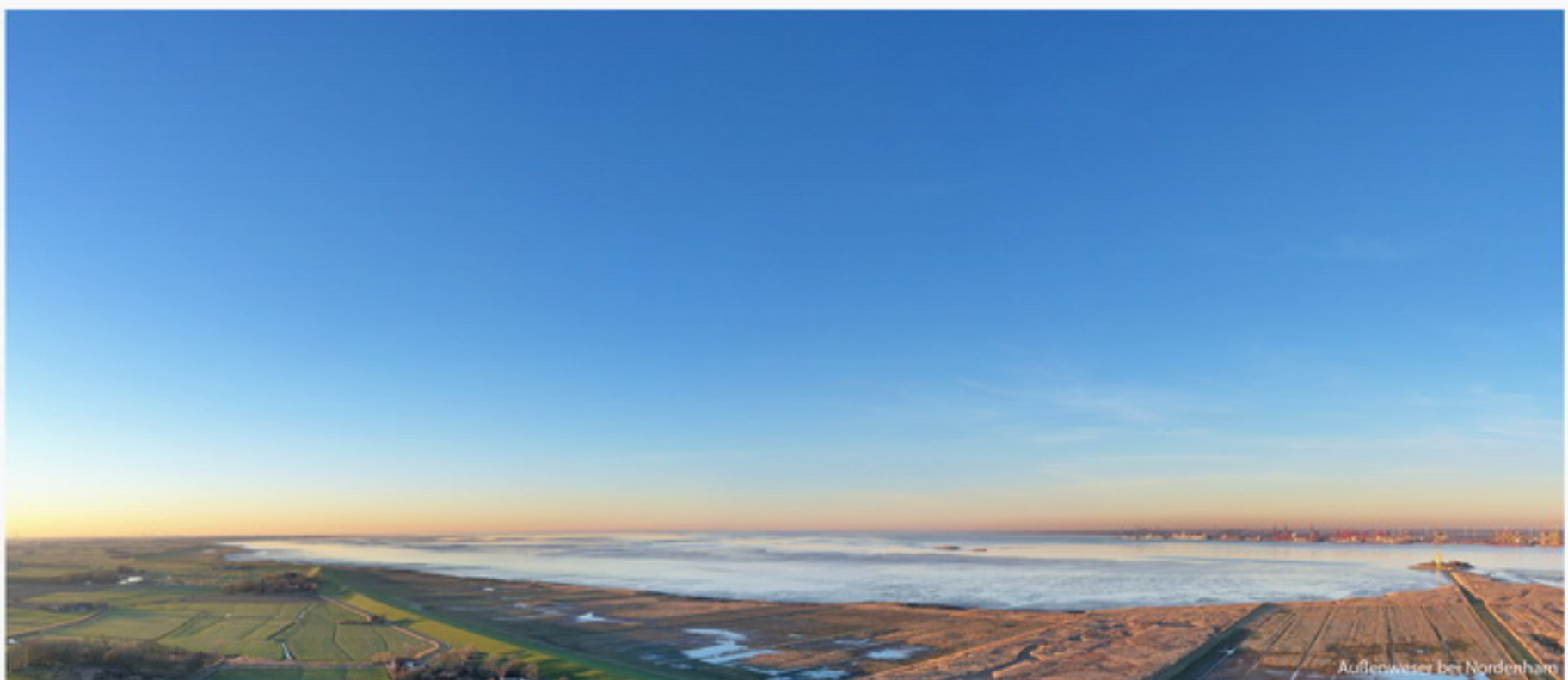


In den siebziger Jahren ist auch eine Zusammenarbeit mit der Polizeihubschrauberstaffel in die Wege geleitet worden.

Es wurden ab dem Jahr 1976 Gewässerüberwachungsflüge eingeführt, die bis heute in regelmäßigen Abständen stattfinden und die Feststellung von Umweltverschmutzungen und Gewässerverunreinigungen wesentlich erleichtern.

Das solche Routineeinsätze auch mal anders verlaufen können als gedacht, zeigt eine Erinnerung eines Kollegen der Wasserschutzpolizei Niedersachsen:

„Während eines Gewässerüberwachungsflugs über der Weser und Aller wurden wir zu einem Unfall auf der Autobahn 7 gerufen. Wir landeten in Straßennähe und regelten den Verkehr an der Unfallstelle. Ein Autofahrer hielt an und fragte mich, was die Marine auf der Autobahn mache. Ich gab zur Antwort: „Ich bin von der Wasserschutzpolizei und sichere die Unfallstelle ab!“ Der Autofahrer: „Dann sind Sie wohl mit dem Boot hier?“ Ich: „Nein, mit dem Hubschrauber!“ Der Mann zeigte mir den Vogel und fuhr weiter.“



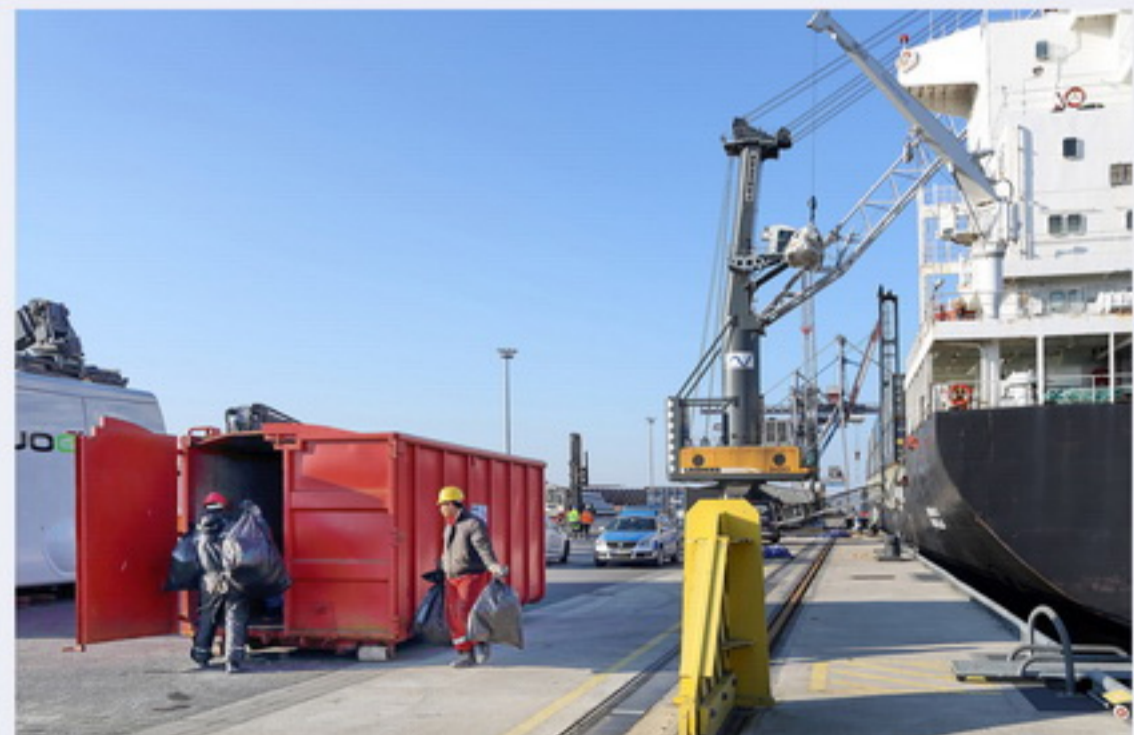
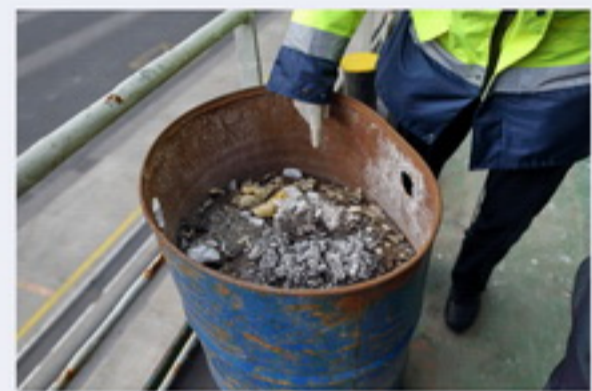
Außenweser bei Nordenham

Mit dem weltweit gültigen Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) wurde die rechtliche Basis für den Umweltschutz in der Seeschifffahrt und damit die Grundlage der weltweiten Anstrengungen zur Minimierung der Verschmutzung der Meeresumwelt geschaffen.

Die Wasserschutzpolizei Niedersachsen überwacht seither die Einhaltung der Vorschriften mit dem Ziel der Verhütung der Verschmutzung durch Öl, schädliche flüssige Stoffe, Schadstoffe, die in verpackter Form befördert werden, Schiffsabwasser, Schiffsmüll und Luftverunreinigung durch Seeschiffe.



Auf diesem Schiff in einem niedersächsischen Seehafen wurde eine Kontrolle nach MARPOL V, Schiffsmüll, durchgeführt. Es ist wichtig, bereits beim Betreten des Schiffes mit offenen Augen einen Eindruck davon zu erhalten, wie an Bord mit dem anfallenden schiffsbetriebsbedingtem Müll umgegangen wird. Weitere Hinweise können sich bei der Kontrolle der Tagebücher und weiteren Dokumente ergeben. Im Ergebnis steht ggf. neben der Ermittlung von Straftat und/oder Ordnungswidrigkeiten z. B. die Zwangsentsorgung der Abfälle an Land.



In der Kriminalpolizei waren Frauen bereits seit vielen Jahren etabliert und wurden ab 1980 auch in den Vollzugsdienst der Schutzpolizei Niedersachsen eingestellt. Erst in den 90er Jahren - im Jahr 1995 - wurden die ersten drei Frauen bei der Wasserschutzpolizei Niedersachsen in Hannover begrüßt. Sie sind seither auch auf dem Wasser im Polizeiberuf nicht mehr wegzudenken. Einen kleinen Einblick in die Anfänge an Bord eines Einsatzbootes gibt uns eine der ersten Frauen, Anja Ramrath, die sich gerne an die Zeit bei der Wasserschutzpolizei Niedersachsen erinnert.

Ahoi! Hannovers erste Polizistin geht an Bord

Polizeimeisterin Anja Ramrath (23, Foto) ist die erste Beamtin bei der Wasserschutzpolizei in Hannover. Wie ihre 20 männlichen Kollegen fährt sie Streife auf dem Streckenboot „W 11“ auf dem Mittelland-Kanal, kontrolliert Binnenschiffe.

Wie kommt die junge Frau zur Wasserschutz-Polizei?

„Ich komme aus Wilhelmshaven, liebe das Wasser. Außerdem interessiere ich mich sehr für die Umwelt.“

Na denn: Ahoi!



Bildzeitung 1995

WILHELMSHAVENER ZEITUNG

Drei WSP-Frauen in einem Boot

Einzigste Wasserschützerinnen Niedersachsens gemeinsam in Wilhelmshaven

Die einzigen drei Wasserschutzpolizistinnen Niedersachsens sind alle in Wilhelmshaven im Dienst: Zu den beiden Wasserschützerinnen Anja Ahlers und Ylva Wendelin stieß nun als Dritte im Bunde Anja Ramrath, bislang im Binnenland beim Wasserschutzpolizeikommissariat Hannover tätig. Sie sind nicht nur die einzigen, sondern auch die absolut ersten weiblichen Beamten bei der WSP des Landes überhaupt. Mit dem Trio wird das Kommissariat in Wilhelmshaven nach den Worten seines Leiters Polizeirat Thomas Simson quasi zur „Pilotdienststelle“, von der man sich nicht zuletzt einen gewissen Werbeeffekt mit Blick auf weitere Bewerbungen aus Kreisen junger Damen erhofft.

In Prozenten ausgedrückt, ist der Anteil von Frauen bei der Wasserschutzpolizei Niedersachsen geradezu verschwindend: Nur 1,2 Prozent stehen der männlichen Übermacht gegenüber. Das soll sich jedoch ändern, zumal für die Wasserschützerinnen besondere Aufstiegschancen bestehen, da die Landesregierung beschlossen hat, den Frauenanteil, insbesondere in Führungspositionen, zu erhöhen. Für die drei Beamtinnen, derzeit Polizeimeisterinnen, waren jedoch ganz konkrete persönliche Gründe ausschlaggebend, 1995 nach zweieinhalbjähriger Ausbildung bei der Schutzpolizei zur WSP wechseln und sich dort



Die ersten und einzigen drei weiblichen Beamten der Wasserschutzpolizei versehen jetzt ihren Dienst gemeinsam beim WSP-Kommissariat in Wilhelmshaven. Dabei ste-

noch neben dem Hobby Wassersport gewisse familiäre Vorbelastung mit - ihr Vater war Kapitän.

Der tägliche Dienst in Wechselschicht unterscheidet sich in keiner Weise von dem der 57 männlichen Kollegen, die den Frauen hilfreich zur

hen auch Streifenfahrten mit dem Boot „W 7“, hier an der Wiesbaden-Brücke, auf dem Wechselschichtprogramm. Vom, von links: Anja Ahlers, Ylva Wendelin, Anja Ram-

Kerkow-Fall oder durchsuchten ein zur Überholung in Wilhelmshaven liegendes Kreuzfahrtschiff nach einem Hinweis auf mögliches Stehlgut an Bord. Streifenfahrten mit den seegehenden WSP-Booten in die Deutsche Bucht stehen den jungen Damen noch

rath; dahinter, von links: Bootsführer Hans-Joachim Marx und Thomas Ehmen von der „W 7“, Kommissariatsleiter Thomas Simson.

WZ-Foto: Lübke

kommen: Als Studentin an der Fachhochschule für Verwaltung und Rechtspflege, Fachbereich Polizei, in Oldenburg. Dafür gibt es bei Erfolg den Titel Diplom-Verwaltungswirt und die Laufbahnstufe „Polizeikommissarin zur Anstellung“.

Anja Ramrath

„ Mein Start bei der WSP...

...begann 1995 in Hannover mit einem netten Empfang und ersten „liebenswerten“ Unsicherheiten im Umgang miteinander, beispielsweise damit, dass mir vor der ersten gemeinsamen Fahrt zu einem Einsatz die Beifahrertür zum Streifenwagen aufgehalten wurde.

Nachdem ich bei der Vorstellungsrunde deutlich machte, dass man mich bitte so behandeln möge, wie jeden anderen (männlichen) Kollegen, war das Eis schnell gebrochen und es folgte eine ereignis- und lehrreiche, vor allem aber sehr schöne Zeit bei der WSP.

Als „Nordseekrabbe“ war ich dann doch etwas verwundert, dass mir der Bootsführer der damaligen „W11“ beim Vorbeifahren eines Binnenschiffes mit Geranien an den Fenstern und einem Pkw an Deck erklärte, „dass das ein Schiff sei.“

Ich habe ihn mit großen Augen angesehen und entgegnet: „Das ist kein Schiff, sondern ein Wohnwagen auf dem Wasser.“ Bei uns an der Küste: Das sind Schiffe!“

Offensichtlich sprachlos, ließ er mich stehen und das war der Beginn einer Freundschaft!

Und es sollten noch viele weitere amüsante Begebenheiten und Begegnungen folgen.

Neben vielen Erfahrungen im praktischen Dienst, musste auch die Schulbank gedrückt werden, so z.B. im Seemannschaftslehrgang. Dort lernte ich Knoten und Spleißen, Winden zu bedienen, mit schwerem Atemschutz durch Mannlöcher zu krabbeln oder wie es sich anfühlt, in einem Überlebensanzug zu stecken und auf der Elbe herum zu dümpeln.

Es war festzustellen, dass wir weiblichen „Matrosen“ auch an der WSP-Schule in Hamburg noch Exoten waren. Dort wurden Kontakte geknüpft, die bis heute bestehen.

In Hannover gut vorbereitet und mit dem entsprechenden Rüstzeug ausgestattet, galt es ab 1997 nun sich in heimischen Küstengewässern in Wilhelmshaven zu „tummeln“, Tanker zu kontrollieren, auf denen man von asiatischen Matrosen u.a. in sog. „japanischen Seestiefeln“ (Flip-Flops) empfangen wurde, Umwelt und Seehunde zu retten und in meinem Fall außerdem das Krabbenpulver zu lernen.

Bis zum Beginn meines Studiums 2001 lag eine ereignisreiche und tolle Zeit bei der WSP hinter mir, wobei ich das Glück hatte sowohl die Binnen- als auch die Seeschifffahrt mit all ihren Facetten und verschiedenen Menschen kennenzulernen.

Gleiches galt für die vielen Kollegen, die mich in dieser Zeit mit ihrem Wissen, Seemannsgarn, Humor und diversen Späßen begleitet haben.

Letztendlich stellte sich heraus, dass das Geschlecht keine Rolle spielte und es lediglich darauf ankam, wieviel Bereitschaft man zeigte, sich einzubringen, aber auch anzupassen und sich auf beiden Seiten auf etwas Neues einzulassen.

Auch wenn mein beruflicher Weg mich woanders hinführte, kann ich nur sagen, vielen Dank, allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel! “

Eine Katastrophe in den 90er Jahren verändert die zukünftigen Abläufe der Koordination von Sicherheitskräften.

Die Havarie der Pallas

Am 29.10.1998 befand sich das Frachtschiff Pallas vor der dänischen Nordseeküste, als die Ladung in Brand und außer Kontrolle geriet. Glücklicherweise konnte die Mannschaft von der dänischen Küstenwache gerettet werden. Das Schiff aber driftete in das Gebiet des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und lief vor Amrum auf Grund. Das auslaufende Öl verursachte eine Umweltkatastrophe. Bergungsversuche blieben erfolglos. Die Kritik an der unzureichenden Koordination der Sicherheitskräfte war ein wesentlicher Anlass für die Gründung des Havariekommandos.



Foto: WSP-Archiv



Seit dem Terroranschlag in New York City am 11.09.2001 kam es in allen Häfen in Niedersachsen zu umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen, weil sie als besonders gefährdet eingestuft worden sind.

Mit dem International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) wurde 2002 unter der Federführung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ein umfangreiches Paket von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen getroffen und als Ergänzung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) implementiert.

Terroranschläge sollen bis heute durch Zugangskontrollen, Überwachungsanlagen und meterhohe Zäune, die die Hafenanlagen umgeben, verhindert werden.



Hafen Brake

Seit der Jahrtausendwende beteiligt sich die Wasserschutzpolizei Niedersachsen an der Entwicklung von AQUAPOL.

AQUAPOL ist ein von der EU gefördertes grenzüberschreitendes Projekt zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien in Europa in den Bereichen Binnenschifffahrts-, Seeschifffahrtsangelegenheiten und Gefahrenabwehr. Die Wasserschutzpolizeien Niedersachsen und Rheinland-Pfalz repräsentieren Deutschland und die seit den 50er Jahren bestehenden Bemühungen einer internationalen Zusammenarbeit.

Polizeireformen und organisatorische Veränderungen formten die Wasserschutzpolizei immer wieder neu. Ab dem Jahr 2004 kam es zu einer Umstrukturierung der gesamten niedersächsischen Polizei.

Mit der Auflösung der Bezirksregierungen Ende 2004 wurde auch das Dezernat 307 (Wasserschutzpolizei Niedersachsen) der Bezirksregierung Weser-Ems aufgelöst. Im Rahmen der Umorganisation der Polizei wurde die Wasserschutzpolizei mit ihren Dienststellen am 01. 11. 2004 der neu gebildeten Polizeidirektion für zentrale Aufgaben (ZPD) zugeordnet. Die Aufbauorganisation der Wasserschutzpolizei wurde dabei zunächst nur geringfügig verändert.

Aus dem Dezernat wurde das Wasserschutzpolizeiamt Niedersachsen (WSPAN), weiterhin mit Sitz in Oldenburg im Gebäude der ehemaligen Bezirksregierung. Die innere Organisation, die Zuständigkeiten sowie mögliches Zusammenwirken bei Verbundlösungen mit den Dienststellen des Polizeieinzeldienstes wurden untersucht. Als Ergebnis wurde eine stärkere inhaltliche Konzentration auf die wasserschutzpolizeilichen Kernaufgaben und eine Organisationsanpassung der Wasserschutzpolizei vorgeschlagen. Es entstanden im Land sechs Polizeidirektionen; Braunschweig, Göttingen, Hannover, Lüneburg, Oldenburg und Osnabrück, sowie eine zentrale Polizeidirektion (ZPD) in Hannover.

Abteilung 3 (Wasserschutzpolizei)

Abteilungsleiter 3

Abteilungsbüro 30

SB Abteilungsbüro

Dezernat 31 (Einsatz)			Dezernat 32 (WSP-Kommissariate)			
Dezernatsleiter 31			Dezernatsleiter 32			
Dezernatsleiter 31.1 (Einsatz/Kriminalitätsbekämpfung)	Dezernatsleiter 31.2 (Bootswesen/FEM)	Dezernatsleiter 31.3 (WSP-Leitstelle)	WSPK Brake	WSPK Emden	WSPK Hannover	WSPK Wilhelmshaven
Dezernat 31.1	Dezernat 31.2	Dezernat 31.3	Leitung	Leitung	Leitung	Leitung
SB Einsatz	SB FEM-Einsatz	Kommissar vom Lagedienst	Einsatz- und Streifendienst	Einsatz- und Streifendienst	Einsatz- und Streifendienst	Einsatz- und Streifendienst
SB Einsatz	SB Informationssysteme	SB Lagedienst/Einsatz	Kriminal- und Ermittlungsdienst	Kriminal- und Ermittlungsdienst	Kriminal- und Ermittlungsdienst	Kriminal- und Ermittlungsdienst
SB GG/U/Verkehr	SB Bootswesen					
SB Kriminalitätsbekämpfung	SB Bootswesen/Qualitätssicherung		WSP-Station Nienburg	WSP-Station Meppen	WSP-Station Braunschweig	WSP-Station Stade
SB Gremienarbeit	SB Bootswesen/Qualitätssicherung		WSP-Station Hameln	WSP-Station Papenburg	WSP-Station Scharnebeck/Uelzen	WSP-Station Norddeich
SB Nivadis	SB FEM-Logistik		WSP-Station Oldenburg			
SB Analysestelle						
Fachlehrer WSP-Schule						

Organigramm 2004



In den Jahren zwischen 2007 und 2012 erfuhr die Wasserschutzpolizei weitere Änderungen: Dienststellen wurden aufgelöst, zusammengelegt und die organisatorische Anbindung der Aufgaben an der Küste und im Binnenland getrennt.

Die Ziele der Neuausrichtung waren u.a. die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben in der Küstenregion in einer eigenständigen Organisation unter einheitlicher Führung zu organisieren und die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben des Binnenlandes bei Erhalt der WSP-Kompetenz in die Flächendirektionen zu integrieren. Ziel war es ein Kompetenzzentrum einzurichten und unter Nutzung von Synergien und optimierten Aufgabenzuschnitten die Personalstärke der WSP zu reduzieren.

Die Wasserschutzpolizei Niedersachsen gehörte ab dem 01.02.2012 als Dezernat 24 in der Abteilung 2 (Einsatz) der Zentralen Polizeidirektion an und gliederte sich in die integrierte WSP-Dienststelle in Wilhelmshaven mit

- der Leitung der Wasserschutzpolizei Niedersachsen
- dem Kompetenzzentrum
- der WSP-Leitstelle in Cuxhaven
- dem Einsatz- und Streifendienst
- dem Kriminal- und Ermittlungsdienst sowie den Standorten Brake, Emden und Stade.

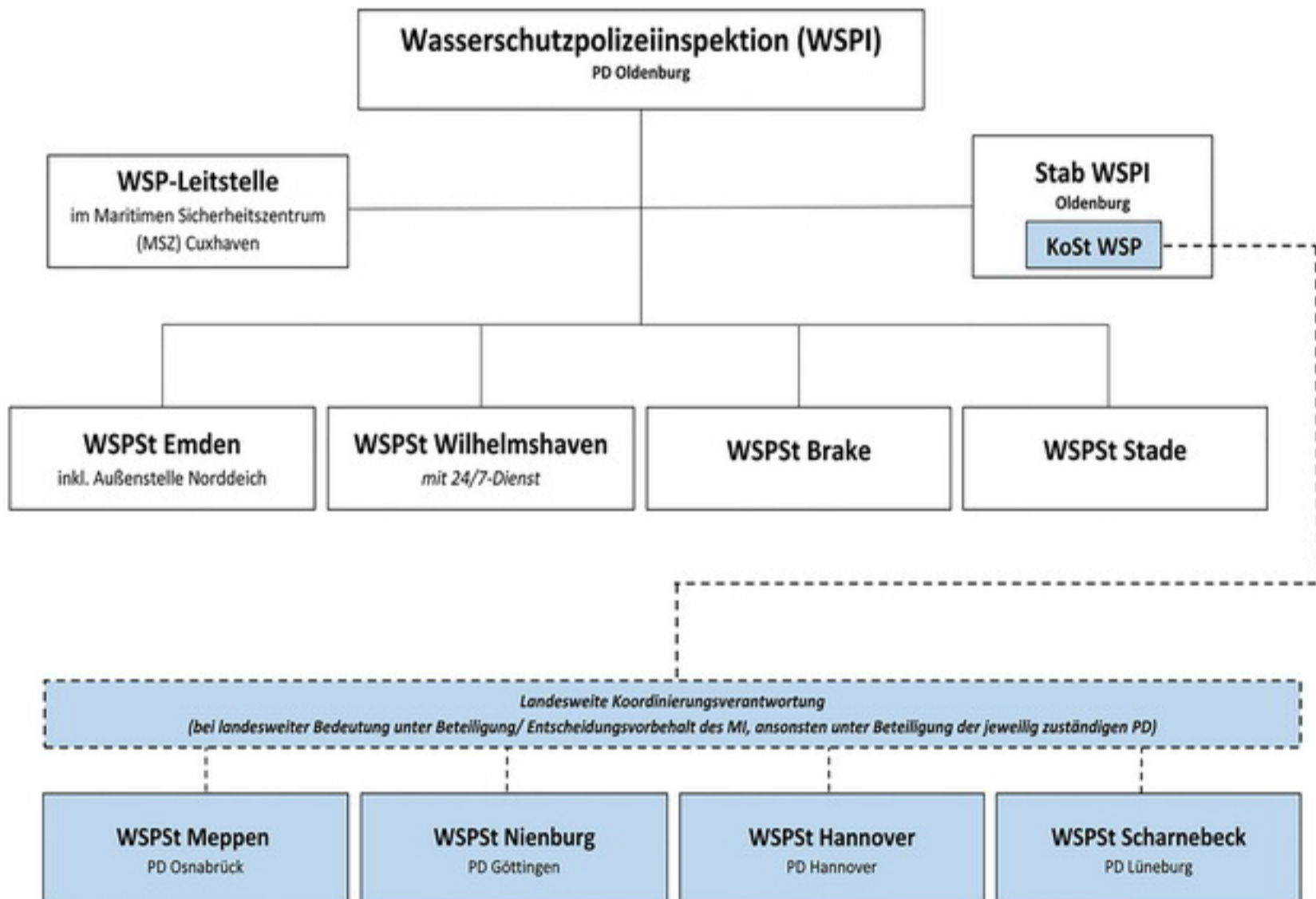
Dort wurden die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben der „Küste“ wahrgenommen.

Die Binnenschifffahrt wurde ab 2012 von den „Verfügungseinheiten Wasserschutz“ der Polizeidirektionen Lüneburg (Lüneburg, Uelzen, Lüchow-Dannenberg), Meppen (Emsland / Grafschaft Bentheim), Hannover (Dezernat 12 / Zentraler Verkehrsdienst) und Nienburg (Nienburg / Schaumburg) im Binnenland übernommen. Die Konzentration auf die Standorte in Hannover, Scharnebeck,

Nienburg und Meppen entsprach den Anforderungen der Hauptbelastungstrecken der Binnenschifffahrt und der räumlichen Aufteilung im Binnenland.

Der Einsatz wurde stärker auf trailerbare Boote ausgerichtet, um noch schneller an den unterschiedlichen Einsatzstellen handeln zu können.

Im Januar 2016 wurde das Kompetenzzentrum in Wilhelmshaven aufgelöst und die bis heute bestehende, eigenständige Wasserschutzpolizeiinspektion (WSPI) in der Polizeidirektion Oldenburg gegründet.



Der Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizeiinspektion erstreckt sich auf ca. 2500 Quadratkilometer Küstengewässer. Er reicht von der niederländischen Grenze bis in das Gebiet der Unterelbe bis zur 12 Seemeilengrenze hinaus. Außerdem zählen ungefähr 450 Streckenkilometer Bundes – und Landeswasserstraßen sowie das Bad Zwischenahner Meer zum Zuständigkeitsbereich. Von den insgesamt vier Wasserschutzpolizeistationen aus werden die bedeutenden niedersächsischen Güterumschlagplätzen Emden, Wilhelmshaven, Brake

und Stade sowie zusätzlich ca. 20 Siel- und Inselhäfen wie auch etliche Sportboothäfen entlang der niedersächsischen Nordseeküste betreut.

Im niedersächsischen Binnenland nehmen seitdem die Wasserschutzpolizeistationen Hannover (PD Hannover), Nienburg (PD Göttingen), Meppen (PD Osnabrück) und Scharnebeck (PD Lüneburg) die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben wahr.

Die Koordinierungsstelle (KOST) bildet das Bindeglied zwischen der WSPI und den WSP-Stationen im Binnenland.

Unter der Leitung von Polizeidirektor Jörg Beensen verfolgt die WSPI die Aufgaben der Gefahrenabwehr, Prävention, die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten sowie die Aufgaben der Verwaltung und Technik.



Amtseinführung Polizeidirektor Jörg Beensen mit dem Innenminister Boris Pistorius und dem Polizeipräsidenten Johann Kühme im Jahre 2016.

Die Neuorganisation im Jahr 2016 brachte in der Polizeidirektion Oldenburg viele positive Veränderungen. So wurden zuvor eingesparte Planstellen wieder neu eingerichtet, wie zum Beispiel im Bereich Öffentlichkeitsarbeit, Wirtschaftsverwaltung und Personal sowie Aus- und Fortbildung.

Die Binnendienststellen konnten wieder zusätzliches Personal einstellen und wurden von den Verfügungs-

einheiten der jeweils örtlichen Polizeiinspektionen, ausgenommen Hannover, getrennt.

Im Hafen von Norddeich wurde eine Wasserschutzpolizei-Außenstelle eingerichtet, damit die Station Emden, nach der Schließung der WSP-Dienststelle Norddeich im Jahre 2010, die Präsenz im Wattenmeer aufrechterhalten kann.



Im Laufe der Jahre haben sich die vielfältigen wasserschutzpolizeilichen Tätigkeiten weiterentwickelt und umfassen heute neben den allgemeinpolizeilichen Aufgaben:

- die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Schiffsverkehr,
- die Bekämpfung der Umweltkriminalität und Bearbeitung von Umweltschäden,
- Schiffsunfallermittlungen,
- die Überwachung schiffrechtsrechtlicher Vorschriften,

- die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter,
- die Mitwirkung bei maritimen Veranstaltungen und Einsatzlagen,
- die Kontrolle und Überwachung der Hafensicherheit,
- die Unterstützung bei Such-, Rettungs- und Bergungseinsätzen
- sowie die Überwachung des Sportbootverkehrs.



Im Rahmen der „Konzeption zur Bewältigung maritimer Einsatzlagen mit länderübergreifenden Einsatzeinheiten der Wasserschutzpolizeien auf Schlauchbooten“ hat die WSP Niedersachsen ebenfalls eine Maritime Einsatzgruppe (MEG) der Küstenländer aufgestellt. Diese als Aufrufeinheit bestehende Gruppe ist qualifiziert und mit vier leistungsstarken Schlauchbooten ausgestattet. Lageangepasst agiert die MEG nicht nur länderübergreifend, sondern auch im eigenen Bundesland.



Mit dem starken Zugfahrzeug VW Amarok können die trailerbaren Streifenboote zu den Einsatzorten befördert werden.

Diverse Dienstboote, die für den Einsatz im Küsten- und Wattenmeer, auf den Kanälen, Flüssen und in den Häfen konzipiert sind, stehen der Wasserschutzpolizei Niedersachsen zur Verfügung. Nach dem jeweiligen Einsatzgebiet sind dies Küstenboote, Streckenboote und Streifenboote.





Wir freuen uns, dass wir auf 75 Jahre Entwicklung zurückblicken können und wir Ihnen auf den nächsten Seiten einen Blick auf die Wasserschutzpolizei Niedersachsen von Heute schenken dürfen.





Stab der WSPI

Die Aufgaben des Stabes der Wasserschutzpolizeiinspektion Oldenburg (WSPI) und die Aufgaben einer Koordinierungsstelle sind vielfältig und unverzichtbar.

Da die Wasserschutzpolizei Niedersachsen in die Bereiche „Küste“ und „Binnenland“ aufgeteilt ist, gibt es ein Bindeglied, welches die verschiedenen Aufgaben für beide Seiten koordiniert, die sogenannte Koordinierungsstelle, kurz KoSt WSP. Diese Koordinierungstätigkeit übernehmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Stabes der WSPI proaktiv und in enger Abstimmung mit den Polizeibehörden.

Leiter Einsatz / Leiter Stab, Koordinierungsstelle

Der Leiter Einsatz leitet den Stab und die Koordinierungsstelle und nimmt die Dienst- und Fachaufsicht wahr. Er ist Abwesenheitsvertreter des Leiters der Wasserschutzpolizeiinspektion.

Personal/Aus- und Fortbildung

Der Sachbearbeitung Personal/Aus- und Fortbildung WSPI obliegt die Bearbeitung aller Sachverhalte mit Personalrelevanz in Bezug auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSPI. Die Sachbearbeitung erstreckt sich außerdem auf alle polizeirelevanten Bereiche der internen, dezentralen und externen Aus- und Fortbildung. Besonderheit hierbei ist die Funktion als niedersächsische Koordinierungsstelle für die Aus- und Fortbildung aller WSP-Beamtinnen und -Beamten an der Wasserschutzpolizei-Schule in Hamburg.



Wirtschaftsverwaltung

Kurz gesagt – hier geht es ums Geld. Sämtliche wirtschaftliche Angelegenheiten werden unter die Lupe genommen und eine verantwortliche Koordinierung und Steuerung dieses Bereiches von dem Sachbearbeiter und der Sachbearbeiterin vorgenommen. Die Geschäftsführung des Haushaltsausschusses obliegt dem Sachbearbeiter Wirtschaftsverwaltung und somit auch die fachliche Beratung der WSPI-Leitung.



Verwaltungsdienst / Zentrale Dienste

Die Mitarbeiterin der Geschäftsstelle der WSPI ist die „gute Seele“ der Dienststelle. Jede/Jeder betritt mindestens einmal am Tag ihr Büro, um den eigenen „Postkasten“ zu leeren und kann Fragen zu sämtlichen Anliegen stellen. Neben ihren Hauptaufgaben wie Poststelle (E-Mail), EPOST, Pflege der Daten, Arbeitszeit, Urlaubsplanung, Mehrarbeit / Mehrdienst, Dienstvorschriften und Geschäftsabläufe, ist sie für sämtliche, sonstige Servicedienste Ansprechpartnerin für jede Mitarbeiterin und jeden Mitarbeiter.

Einsatz / Kriminalitätsbekämpfung / Prävention

Die Planung, Vorbereitung und Koordinierung der polizeilichen Präsenz bei sämtlichen Einsätzen ist die Hauptaufgabe des Sachbearbeiters in diesem Bereich. Hinzu kommen die Geheimschutzangelegenheiten, Betreuung von Software, Pflege von digitalen Einsatzakten und weitere Unterstützungstätigkeiten.

Die grenzüberschreitende wasserschutzpolizeiliche Zusammenarbeit und sämtliche Unterstützungsmaßnahmen zur Kriminalitätsbekämpfung und Prävention gehören ebenso zu seinen Aufgaben.





Gefährliche Güter / Umweltschutz / Schiffsverkehr

Wer Fragen in den Bereichen Gefahrgut, Umweltschutz und Seeschiffsverkehr hat, meldet sich am besten bei dem Sachbearbeiter, der diese komplexen Themen abdeckt.

Erlasse und Richtlinien auf kommunaler, niedersächsischer, bundes- und europaweiter und internationaler Ebene sind sein Steckenpferd. Auch hier wird unterstützt, geplant, koordiniert und kontrolliert. Die Mitwirkung bei Grundsatzfragen in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Seeunfalluntersuchung und die Planung von länderübergreifenden Kontrollaktionen zählen ebenfalls zu seinen Aufgaben.

Öffentlichkeitsarbeit

Gremienarbeit / Nachwuchsgewinnung

Der Sachbearbeiter in diesem Bereich sorgt nicht nur für personellen Nachschub, indem er für die Wasserschutzpolizei intern und extern wirbt, die Arbeit auf sämtlichen Kanälen zeigt und Informationsmaterial erstellt, er ist auch bei der Organisation von öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen und Aktionen in enger Zusammenarbeit mit den sachlich zuständigen Dienstzweigen zuständig.

Sobald ein Sachverhalt innerhalb der WSPI erarbeitet wird, der auch für die Öffentlichkeit interessant ist, leistet er Pressearbeit. Drehanfragen und Pressternine werden organisiert und sämtliche Medien zielorientiert ausgewertet.

Die Vor- und Nachbereitung von Besprechungen innerhalb der Wasserschutzpolizeiinspektion fällt ebenfalls in seine Aufgaben.



Führungs- und Einsatzmittel (FEM) Einsatz / Sondertechnik

Technik gibt es an Bord, auf den Einsatzfahrzeugen und den Dienststellen mehr als genug und diese muss gewartet, getestet, angeschafft, bereitgestellt und koordiniert werden. Eine Aufgabe, die ein Sachbearbeiter landesweit durchführt – hier wird technisches Wissen gefordert.

Schiffahrtspolizeilicher Vollzug Küste

Sämtliche Grundsatzangelegenheiten im schiffahrtspolizeilichen Aufgabenvollzug Küste und die Beratung im Bereich der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben gehören zu den Kernaufgaben des Sachbearbeiters in diesem Bereich.

Die Aktualisierung der Rechtsvorschriftensammlungen und Grundsatzangelegenheiten der Maritimen Sicherheit, sowie das Erstellen von fachlichen Stellungnahmen im schiffahrtspolizeilichen Aufgabenvollzug, Schiffahrtsrecht und Schiffahrtsverkehrsrecht sind Teil des Aufgabenbereiches. Wenn man als Wasserschützerin oder Wasserschützer in unbekannte Rechtsmaterie vorstoßen möchte, steht der Sachbearbeiter landesweit mit Rat und Tat zur Seite.



Analysestelle / Schiffahrtspolizeilicher Vollzug Binnen

Was ist wo, wann und wieso, mit wem und weshalb, wie lange und warum passiert. Hier wird analysiert, geprüft, optimiert, gepflegt und erstellt – alles das getan, was eine aussagekräftige Analyse erfordert.

Außerdem werden von dem Sachbearbeiter alle Belange, die den schiffahrtspolizeilichen Aufgabenvollzug Binnen betreffen, bearbeitet.

Bootswesen / Qualitätssicherung

Alles was den landesweiten Boot- und Fahrzeugbestand angeht, wird von den beiden Mitarbeitern bearbeitet.

Ob Reparatur- und Wartungstermine, Planung und verantwortliche Abnahme von Bootsneubauten, Inspektionen, Beschaffung von Ersatzteilen, ... – und die Koordinierung und Überprüfung der technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Abläufe werden hier geregelt.





Als einzige Dienststelle der Wasserschutzpolizei in Niedersachsen im 24-Stunden-Wechselschichtdienst obliegt der WSPSt Wilhelmshaven außerhalb der Geschäftszeiten auch die Vertretung der Leitung der WSPI. Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen tragen durch ihre vielfältigen Aufgaben zur Sicherheit der Seefahrt in der Deutschen Bucht und im niedersächsischen Küstenmeer bei. Sie sind insbesondere für die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben in ihrem Dienstbezirk verantwortlich. Diese sind breit gefächert und beinhalten unter anderem die Gefahrenabwehr im Bereich Schifffahrt, die Strafverfolgung im Küstenmeer bis zur Überwachung der internationalen maritimen Umweltübereinkommen (MARPOL).

Containerschiffe, Bulkcarrier, Produkten- und Öltanker aus den verschiedenen Regionen der Erde bringen viele lebenswichtige Rohstoffe für unsere Industrien, viele Nahrungs- und Genussmittel und Gegenstände des täglichen Bedarfs in die deutschen und niedersächsischen Häfen. Wilhelmshaven ist eine wichtige Drehscheibe des Güterumschlages an der Küste. Die unterschiedlichsten Schiffstypen laufen täglich die Löschköpfe und Umschlagsanlagen in der Jade an. Die Schiffskontrolle, als eine der zentralen Aufgaben der wasserschutzpolizeilichen Arbeit, beinhaltet auch die Überprüfung der Sicherheitsstandards nach internationalen und nationalen Vorschriften und Übereinkommen.



Das Einsatzgebiet der Wasserschutzpolizeistation Wilhelmshaven umfasst das Küsten- und Wattenmeer von der Grenze zum Dienstbezirk Emden bis zur Grenze des Dienstbezirkes Brake bzw. der Zuständigkeitsbereiche der Länder Bremen, Schleswig-Holstein und Hamburg einschließlich der Insel-, Küsten- und Sielhäfen im Bereich der ostfriesischen Inseln.

Die niedersächsischen Häfen, die Küste und ihr Umfeld stellen weitere umfangreiche und breit gefächerte Sicherheitsaufgaben für die Wasserschutzpolizei Niedersachsen dar. Die Siel- und Inselhäfen an der Nordseeküste mit ihren Fähren, Fahrgastschiffen, Sonder- und Fischereifahrzeugen sind ein Zuständigkeitsaspekt der Wasserschutzpolizei. Hier werden gezielt Schwerpunktkontrollen im Hinblick auf die Einhaltung der gesetzlichen Richtlinien und Verordnungen im Bereich der Schiffssicherheit für Besatzung und Fahrgäste durchgeführt.



Der deutsche Tiefwasserhafen „Jade-Weser-Port“ in Wilhelmshaven nahm seinen Betrieb im Jahr 2012 auf und stellt als Containerterminal für die größten Containerschiffe der Welt ein Arbeitsfeld für die Wasserschutzpolizisten dar.



Der „Jade-Weser-Port“ während der Bauphase.

Hierzu stellt die Freizeitschifffahrt, besonders in den Sommermonaten, einen großen Anteil des Aufgabengebietes dar. Mit der Überwachung des Segel- und Sportbootverkehrs sorgt die Wasserschutzpolizei für mehr Sicherheit im Bereich der Freizeitskipper, in einem der schönsten Segel – und Freizeitreviere an der Nordseeküste.



Ein weiterer Baustein im Aufgabenbereich ist die Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Gerade in den Sommermonaten wird auf Einhaltung der Befahrensregeln im Wattengebiet zwischen den Inseln und dem Festland geachtet.

Das Zusammenwirken der verschiedenen Behörden und Institutionen im Bereich der Seefahrt in der deutschen Bucht und dem niedersächsischen Küstenmeer ist von besonderer Bedeutung, wenn es sich um Gefahren und Notsituationen sowie Schiffsunfälle handelt. Hier arbeitet die Wasserschutzpolizeistation eng mit den Behörden im Seebereich zusammen und ist auch in die Such- und Rettungsaktionen durch ihre Einsatzfahrzeuge, Küsten- und Streifenboote mit eingebunden.



Blick vom Eckwarder Altendeich nach Wilhelmshaven

Zu den Einsatzfahrzeugen im Seebereich zählen ein „Großes Küstenboot“ W 3:

- Länge: 30,10 Meter
- Breite: 6,60 Meter
- Tiefgang: 2,10 Meter
- Baujahr: 1999 / 2000



und ein „Kleines Küstenboot“ W 5 mit ihren Besatzungsmitgliedern:

- Länge: 19,80 Meter
- Breite: 5,45 Meter
- Tiefgang: 1,50 Meter
- Baujahr: 2009

Dazu noch Streifenboote (Festrumpfschlauchboote) für diverse Einsätze im Seebereich.

Die Polizistinnen und Polizisten der Wasserschutzpolizeistation Wilhelmshaven sind mit ihren Streifenbooten und Einsatzfahrzeugen zu Land Bestandteil der Maritimen Einsatzgruppe (MEG) der Wasserschutzpolizei Niedersachsen. Unabhängig, ob man in der Berufsschiffahrt tätig ist, als Freizeitskipper sein Boot nutzt, Wassersport betreibt oder nur als Gast an der Küste den Strand genießt, es ergeben sich stets Berührungspunkte mit den Beamtinnen und Beamten der Wasserschutzpolizeistation Wilhelmshaven.

Jürgen Wirges, WSPSt Wilhelmshaven



WSPSt Emden

Bereits nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs hatte die Seehafenstadt Emden wieder eine Wasserschutzpolizei (WSP). Die WSP-Gruppe „Niedersachsen“ erhielt ihre Dienststelle unweit der Nesserlander Schleuse, wo sie sich auch heute noch befindet.

Im Laufe der Jahre erfolgten mehrere Um- und Neuorganisationen, so dass heute in der Wasserschutzpolizeistation (WSPSt) Emden, 20 Beamtinnen und Beamte und fünf Tarifbeschäftigte jeden Tag im Schichtdienst tätig sind.





Kreuzfahrtschiffe, die von der Werft in Papenburg über die Ems in die Nordsee fahren, werden von den Kolleginnen und Kollegen der Wasserschutzpolizeistation Emden begleitet. So wird die Absicherung des wasserseitigen Bereiches gewährleistet.

Die Schwerpunkte in der Aufgabenwahrnehmung liegen in der Kontrolle der See- und Binnenschiffe und des Sportbootverkehrs, der Aufnahme und Bearbeitung von Schiffsunfällen und der Überwachung der einschlägigen Umweltvorschriften.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern obliegt auch die Überprüfung der Schiffs- und Hafensicherheit (ISPS).

Darüber hinaus wird im Bereich des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ besonders auf die Einhaltung der Regeln über das Befahren dieses besonders sensiblen Weltnaturerbes geachtet.



Hafen Norddeich

Die örtliche Zuständigkeit der Station erstreckt sich wie folgt:

das Wattenmeer von den Niederländischen Hoheitsgewässern bis zum Meridian 7°25'Ost einschließlich der Insel-, Küsten- und Sielhäfen bis Neßmersiel. Die seewärtige Begrenzung erfolgt durch eine Verbindungslinie von der großen Bake auf Rottumeroog entlang der Nordseiten des Hohen Riffs und der Kachelotplate bis zur Westspitze Juist sowie durch die Basislinien zwischen Juist und Norderney und zwischen Norderney und Baltrum, sowie diverse Flüsse, Kanäle und Sieltiefe !



Um die Aufgaben in dem Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei Emden wahrnehmen zu können, stehen folgende Einsatzmittel zur Verfügung:

Das Hafenboot „W16“

Länge : 9,95 Meter

Breite: 2,80 Meter

Tiefgang: 0,90 Meter

Baujahr: 1994



„Kleines Küstenboot“ W 2 mit ihren Besatzungsmitgliedern:

Länge: 19,80 Meter Breite: 5,45 Meter Tiefgang: 1,50 Meter Baujahr: 2009

Schlauchboot „W26“



Schlauchboot „W27“



Des Weiteren hält die Station ein trailerbares Sonarboot für die landesweite Unterstützung bei der Suche nach Personen oder Objekten vor. Dieses wird im Bedarfsfall mit speziell geschultem Personal bereitgestellt.



Zur besseren Überwachung des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ ist 2016 erneut eine Außenstelle in Norddeich etabliert worden. In der Saison steht im Hafen ebenfalls ein Streifenboot zur Verfügung. Die „W26“ ist ein Schlauchboot, welches einen wetterfesten Aufbau hat.



Manfred Doejen
WSPSt Emden



Die Wasserschutzpolizeistation (WSPSt) Brake ist die jüngste Dienststelle der Wasserschutzpolizeiinspektion (WSPi) Oldenburg. Die Dienststelle wurde im Jahr 2003 in der Seehafenstadt Brake an der Unterweser eingerichtet. Zuvor wurden die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben auf der Unterweser und in den anliegenden Häfen von den Beamten der Wasserschutzpolizei der Freien Hansestadt Bremen von Brake aus wahrgenommen. Die Tätigkeit der bremischen Wasserschutzpolizei auf niedersächsischen Abschnitten der Weser sowie in den Häfen auf der Grundlage des „Abkommens zwischen dem Lande Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen über die Durchführung der wasserschutzpolizeilichen Aufgaben auf der Weser“ aus dem Jahre 1952 endete nach Unterzeichnung des Abkommens zur Neuordnung der wasserschutzpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung auf der Weser am 18. 03.2003.



Seit dem 01.05.2003 ist die Wasserschutzpolizei Niedersachsen für die Aufgabenwahrnehmung auf der Unterweser und den anliegenden Häfen zuständig. Hierzu wurde eine Wasserschutzpolizeidienststelle in Brake, damalige Bezeichnung Wasserschutzpolizeikommissariat (WSPK) Brake, neu eingerichtet. Durch die gleichzeitige Änderung in der Organisationsstruktur, wurde das damalige WSPK Oldenburg, das seit Beginn der 1950er Jahre als WSP Revier für den Bereich Küstenkanal / Hunte wasserschutzpolizeilich zuständig war, in die WSPSt Oldenburg umgewandelt. Durch die hieraus resultierende Personalreduzierung in Oldenburg und Verlagerung des Personals zum WSPK Brake konnte der Personalbedarf teilweise kompensiert werden. Weitere Kräfte konnten von anderen WSP Dienststellen temporär und dauerhaft gewonnen, sowie weitere Dienstposten durch Neuzugänge besetzt werden.



Zu Beginn der Aufgabenwahrnehmung in dem neuen Zuständigkeitsgebiet der Unterweser wurde der Dienstbetrieb des WSPK Brake aus den Räumlichkeiten der ehemaligen WSPSt Elsfleth heraus geleistet, da sich das heutige Dienstgebäude noch im Bau befand. Mit dem Bezug dieses modernen Dienstgebäudes in Brake, Harrier Str. 2, im November 2003 rückte das WSPK Brake dann auch wieder dichter an die Weser heran. In den ersten Jahren versahen die Beamtinnen und Beamten des WSPK im Wechselschichtdienst rund um die Uhr ihren Dienst.

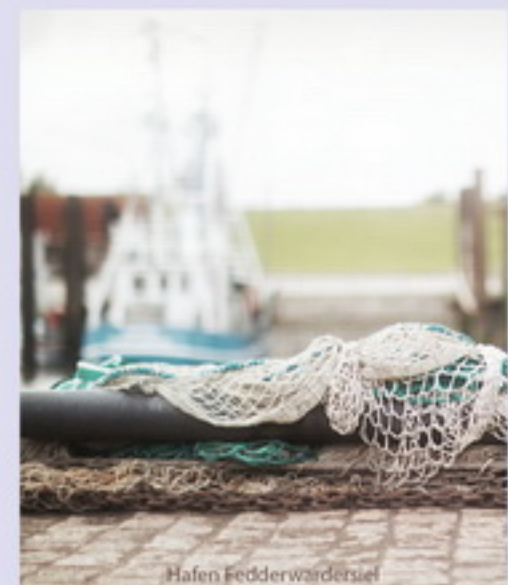
Im Rahmen von Organisationsveränderungen wurden dem WSPK Brake weitere, an der Mittel- und Oberweser liegende, Wasserschutzpolizeidienststellen in Nienburg und Hameln zugordnet. Somit wurde die Weser von Hannoversch Münden bis Nordenham Blexen von Brake aus wasserschutzpolizeilich betreut. Weitere Organisationsanpassungen führten in den folgenden Jahren zu einer Reduzierung des örtlichen Zuständigkeitsbereichs, sowie zu einer Veränderung in der Dienststellenstruktur und des Personalkörpers.



Hafen Brake



Weser vor Brake



Hafen Fedderwardersiel

Heute sind die 18 Beamtinnen und Beamten der WSPSt Brake für den Unterweserbereich beginnend von Weser-km 29,26 (in Höhe Elsfl ether Sand) bis Nordenham Blexen, den schiffbaren Nebengewässern und den hier befindlichen Häfen, der Hunte bis zum Hafen Oldenburg, dem Küstenkanal im Bereich der Stadt Oldenburg und dem Zwischenahner Meer zuständig.

Weiterhin werden von der WSPSt Brake aus die Sielhäfen an der Nordseeküste Butjadingens, sowie der Wurster Nordseeküste zwischen Bremerhaven und Cuxhaven wasserschutzpolizeilich betreut. Zwei Tarifbeschäftigte kümmern sich um die administrativen Aufgaben, deren Erledigung für einen störungsfreien Dienstbetrieb unerlässlich sind.



Für die Wahrnehmung der Aufgabe im täglichen Schichtdienst stehen ihnen die folgenden Einsatzmittel zur Verfügung:

Kleines Küstenboot „W 4“:

Länge: 19,80 Meter

Breite: 5,45 Meter

Tiefgang: 1,50 Meter

Baujahr: 2009

„W 20“:

- Länge: 6,50 Meter
- Breite: 2,50 Meter
- Tiefgang: 1 Meter
- Baujahr: 2012



Außerdem stehen der Dienststelle ein Streifenboot „W 25“, ein Funkstreifenwagen VW Amarok, ein Funkstreifenwagen VW Passat und zwei Zivil-Pkw.

Im Laufe der Jahre wurden neben den täglichen Routinetätigkeiten herausragende Sachverhalte, wie spektakuläre Kollisionen mit See- und Binnenschiffen und Pier- und Hafenanlagen sowie Festkommen in Flachwasserbereichen und Untergängen von Wasserfahrzeugen, Personenunfälle im Schiffsbetrieb und während der Lade- und Löschtätigkeiten in den Häfen, verschiedene demonstrative Aktionen, die teilweise als Spontanaktionen in der Alltagsorganisation abzarbeiten waren, die Überwachung und Begleitung von wassersportlichen Großveranstaltungen und der Schutz von Umschlagstätigkeiten mit Gefahrgütern bearbeitet.

Uwe Haderler
WSPSt Brake



Mitarbeiter der WSPST Brake waren maßgeblich an der Planung und Entwicklung des VW Amarok beteiligt.





Vor der Tür zum Alten Land, dem größten zusammenhängenden Obstanbaugebiet in Nordeuropa, hat die Wasserschutzpolizeistation Stade ihren Standort. Die Dienststelle befindet sich in einem historischen, ehemaligen Zollgebäude (Baujahr ca. 1850) direkt an der Schwingemündung hoch auf dem Deich. Von dort hat man einen wunderschönen Blick auf die Elbe und die Schwinge.

Seit 1953 gibt es in Stade eine Wasserschutzpolizei. Am 15.06.1979 zog die Dienststelle vom Spiegelberg direkt aus dem Zentrum der Stadt Stade in das jetzige Gebäude in 21683 Stade, Stadersand 1b.

Damals gab es direkt vor der Haustür noch einen Umschlagshafen. Heute dient Stadersand eher als touristisches Ausflugsziel und ist an den Wochenenden gut besucht. Vom Ufer aus kann man die großen Containerschiffe, die den Hamburger Hafen an- und ablaufen, beobachten. Besonders voll wird es immer dann auf Stadersand, wenn ein bekanntes Kreuzfahrtschiff den Anleger passiert. Dann gibt es manchmal ein paar Begrüßungstöne zu hören. Zur Zeit versehen acht Beamtinnen und Beamte und eine Mitarbeiterin im Geschäftszimmer jeden Tag im Schichtdienst ihren Dienst auf Stadersand.

Während den ersten Kollegen lediglich ein Motorrad als Fortbewegungsmittel diente, zählen heute ein Streckenboot, ein trailerbares Schlauchboot und drei Funkstreifenwagen zum Fuhrpark der Dienststelle.

Das Streckenboot, die „W 13“, liegt einen Kilometer entfernt von der Station hinter dem Schwingesperwerk an einem Behördenanleger mit Wasserfahrzeugen der Feuerwehr und dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz.





Die „W 13“ wurde 1999 in der Schiffswerft Barthel in Derben gebaut und im Jahre 2000 in den Dienst gestellt. Sie ist 15,95 Meter lang, 4,12 Meter breit und hat einen Tiefgang von 1,10 Metern. Im Jahre 2015 wurden zwei moderne umweltschonende IVEKO Motoren mit jeweils 257 KW eingebaut.

Die „W 21“ ist ein trailerbares Schlauchboot, welches zusammen mit den Booten der DRLG kurz hinter der Dienststelle am linken Ufer der Schwinge liegt. Es wird vorwiegend im Sommer für regelmäßige Bootstreifen eingesetzt, steht aber auch im Winter zur Verfügung. Das Schlauchboot der Marke Ribcraft wurde 2012 in den Dienst gestellt. Mit 6,80 Länge und 2,55 Breite und einem Tiefgang von 1 Meter ist es gut auf den linken Nebenflüssen der Elbe einsetzbar. Durch den 225 PS starken Außenborder und dem tiefen V-förmigen Rumpf ist die „W 21“ aber auch seegängig sowie schnell und wird daher auch bei besonderen Einsätzen auf der Nord- und Ostsee durch unsere Kollegen-innen der Maritimen Einsatzgruppe gefahren.



Bei den Funkstreifenwagen handelt es sich um ein Zivilfahrzeug, einen VW-Passat und den VW-Amarok. Der VW-Amarok dient zusätzlich als Zugfahrzeug für das trailerbare Schlauchboot.

Der Zuständigkeitsbereich der WSP-Station erstreckt sich auf Schiffsanleger und Häfen am niedersächsischen Ufer der Unterelbe sowie auf die schiffbaren Abschnitte der Seeschiffahrtsstraßen Este bis Buxtehude, der Lüne bis Horneburg, der Schwinge bis zum Stader Stadhafen, der Bützflether Süderelbe, dem Barnkruger Loch, dem Ruthenstrom, der Oste bis Bremervörde und dem Haddeler Kanal von Otterndorf bis zur Stauschleuse Schiffdorf.

Dies entspricht ca. 227 Stromkilometern. Ebenfalls zum Zuständigkeitsbereich gehört die Medem, von Ihlienworth bis zur Schleuse Otterndorf, der Freiburger Hafentriel von der Deichschleuse, einschließlich der Nebenarme bis zur Elbe und die Wischhafener Süderelbe einschließlich Umschlagsstelle Firma Meyer und deren Zufahrt.



Der Seehafen Stade liegt direkt an der Seeschiffahrtsstraße Elbe, zwischen Hamburg und der Elbmündung bei Cuxhaven. Die Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal sichert kurze Wege in den Baltischen Raum. Hier liegt der Schwerpunkt der Aufgabenwahrnehmung, da der Hafen hinter Wilhelmshaven und Brake an dritter Stelle in der Jahresumschlagstonnage in Niedersachsen steht.

Bekannt geworden ist der Seehafen Stade, durch den Umschlag von Chemikalien für und von der DOW, einem großen amerikanischen Chemiekonzern in unmittelbarer Nähe zum Hafen.

So dient der südliche Teil mit seinen drei Löschköpfen ausschließlich dem Umschlag von flüssigen sowie gasförmigen chemischen Grundstoffen. Der nördliche Teil des Anlegers des Hafens Stade-Bützfleth dient der Entladung von Bauxit und zur Verladung von Aluminiumoxid.

Durch die Erweiterung des Nord-West-Kais in den letzten Jahren bietet sich die Möglichkeit für den Ausbau von Umschlagsaktivitäten. So werden unter anderem zu den normalen Massengütern, Stückgütern auch Schuttgüter, wie Split und Müll aus Irland, sowie Projektladungen umgeschlagen.

Obwohl die Elbe praktisch vor der Haustür entlang fließt, gehört sie nicht zum Zuständigkeitsbereich der WSPSt Stade. Der Verlauf der Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein befindet sich längs mittig in der Elbe. Per Abkommen aus den fünfziger Jahren zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein ist geregelt, dass die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben auf der Elbe und im niedersächsischen Cuxhaven von der WSP Hamburg wahrgenommen werden. Nach einem festgelegten Schlüssel werden die Kosten zwischen den Küstenländern geteilt.

Da manchmal besondere Lagen auch besondere Arbeitsweisen erfordern, hilft man sich untereinander, so wie z.B. am 08. Juli 2019, als es zu einem größeren Unfall auf der Elbe kam. Der historische Lotsenschoner „No.5 Elbe“ war auf der Elbe in Höhe der Stader Dienststelle vor ein Feederschiff gefahren und drohte zu kentern. Bis die Hamburger Kollegen vor Ort waren, wurden die ersten Ermittlungen von den Kolleginnen und Kollegen der WSPSt Stade übernommen.

Bianka Schwarzbach, WSPSt Stade



Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Station haben ein Lieblingsgericht, das sich „Untere Elbe Spezial“ nennt und an Bord aus allerlei Resten gekocht wird. Der NDR-Fernsehkoch Rainer Sass hat es sich nicht nehmen lassen und mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dieses Lieblingsgericht nachgekocht.

Der Fernsehkoch hat das Gericht etwas abgewandelt und nannte es „ Birnen, Bohnen und Speck“.



WSPSt Hannover

Die südlichste und damit am weitesten im Binnenland gelegene WSP Station in Niedersachsen befindet sich zentral in der Landeshauptstadt Hannover.

Die Station liegt unmittelbar am Mittellandkanal (MLK) und verfügt über einen eigenen Liegeplatz für das Dienstboot. Ebenfalls in unmittelbarer Nähe ermöglicht eine Slipstelle das Einsetzen der Schlauch- oder Sonarboote. Der Standort bei MLK Kilometer 163 liegt dabei annähernd auf halber Strecke zwischen den Landesgrenzen zu Nordrhein-Westfalen im Westen (Km 106) und der zu Sachsen-Anhalt im Osten (Km 258).

Die örtliche Zuständigkeit erstreckt sich neben dem Mittellandkanal auch auf die Stichkanäle Hannover Linden (SKL), Misburg (SKM), Hildesheim (SKH) und Salzgitter (SKS), so dass sich daraus annähernd 200 Kanalkilometer ergeben.

Als Fließgewässer fällt die Leine ab dem Stadtgebiet Hannover bis zur Mündung in die Aller in die wasserschutzpolizeiliche Bearbeitungszuständigkeit. Das Steinhuder Meer, größter Binnensee in Niedersachsen, stellt auf Grund seiner überregionalen touristischen

Bedeutung natürlich eine besondere wasserschutzpolizeiliche Herausforderung dar. Neben den privaten Wassersportlern und Tagesgästen ist das Steinhuder Meer auch ein internationales Regattarevier. Dieses sowohl im Sommer, wobei einzelne Segelveranstaltungen durchaus über 100 teilnehmende Boote umfassen, als auch im Winter bei Eissegelregatten. Ein Großteil der Eissegelflotte „Mitte“ ist hier beheimatet. Für einen Binnensee einmalig dürfte das am Nordufer des Steinhuder Meeres gelegene, abgetonnte Kitesurfgebiet sein.

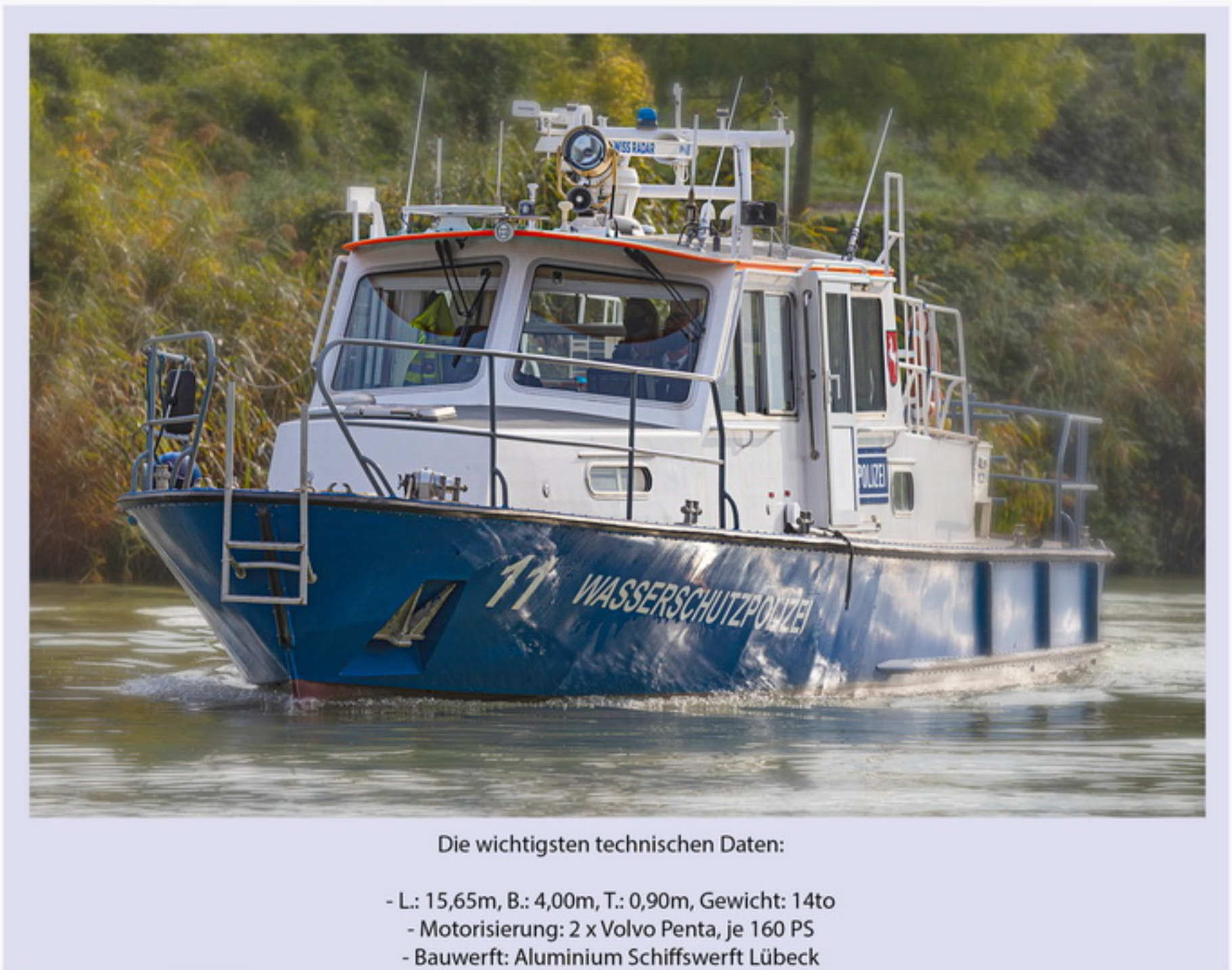
Postalisch ist die Dieststelle an der Vahrenwalder Straße 212, 30165 Hannover gelegen, für die Schifffahrt natürlich bei MLK-Kilometer 163, linkes Ufer.

Seit nunmehr zehn Jahren organisatorisch unter dem Dach des Zentralen Verkehrsdienstes der Polizeidirektion Hannover werden hier durch 15 Beamtinnen und Beamte im Zweischichtsystem, sowie an allen Wochenenden und Feiertagen an 365 Tagen im Jahr die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben wahrgenommen.



Als Haupteinsatzmittel steht der WSPSt Hannover das Streckenboot „W11“ zur Verfügung. Mit nunmehr 28 Einsatzjahren verrichtet es dank guter Wartung und Pflege durch die Bootsbesatzungen, verlässlicher

Betreuung durch die Wasserschutzpolizeiinspektion und der regelmäßigen Grundüberholung in verschiedenen Werften noch zuverlässig seinen Dienst, steht aber mittelfristig zur Ausmusterung an.



Die wichtigsten technischen Daten:

- L.: 15,65m, B.: 4,00m, T.: 0,90m, Gewicht: 14to
- Motorisierung: 2 x Volvo Penta, je 160 PS
- Bauwerft: Aluminium Schiffswerft Lübeck



Das Streifenboot „W33“ wird in den Sommermonaten zur Überwachung des Sportbootverkehrs eingesetzt oder als zweites Boot bei Veranstaltungen auf dem Steinhuder Meer dorthin verlegt. Weiter wurde das Boot auch schon auf dem hannoveraner Maschsee sowie den innerstädtischen Flüsse Ihme und Leine eingesetzt.

Die wichtigsten technischen Daten:

- L.: 4,80m, B.: 2,10m, T.: 0,5m
- Motorisierung: ABO Yamaha, 60PS

W 37

Baujahr: 2014

Länge ü.A. in m: 5,50m

Breite m: 1,95m

Tiefgang: 1,00m/0,50m

Bootstyp: Twinn-Silver 550 (trailerbar)

Bauart: Aluminium Boot



Neben einem VW Tiguan, der zur täglichen Streifenfahrt, aber auch als Zugfahrzeug für die trailerbaren Boote eingesetzt wird, ist bei der Station seit dem letzten Jahr auch ein Hyundai NEXO mit Wasserstoffantrieb stationiert. Dieser weist bei vollem Tank eine Reichweite von ca. 500km aus und fährt mit fast geräuschlosem Antrieb.

Aus Richtung Westen, von Nordrhein-Westfalen kommend, beginnt einige Kilometer nach dem Wasserstraßenkreuz Minden der örtliche Zuständigkeitsbereich der WSPSt Hannover mit der Ortslage Berenbusch bei MLK Km 106. Im weiteren Verlauf, nach ca. 50 Streckenkilometern, zweigt unmittelbar nach der einzigen stationären Bunkerstation am Mittellandkanal, der Stichkanal Linden ab.

Nach dem Durchfahren der Stadtstrecke Hannover, beginnt mit der Schleuse Anderten bei Kanalkilometer 174 mit einer Hubhöhe von 14,70 m die Scheitelhaltung des Mittellandkanals. Die Stichkanäle Hildesheim und Salzgitter zweigen bei Kanalkilometer 183, beziehungsweise bei Kilometer 213 in südliche Richtung ab.

Das erreichte Niveau der Scheitelhaltung wird bis Kanalkilometer 236 durchgängig gehalten. Erst dort geht es an der Schleuse Sülfeld um 9 Meter in die Osthaltung hinunter. Einige Kilometer vor der Schleuse Sülfeld zweigt der Elbeseitenkanal nach Norden hin ab. Mit dem Erreichen der Osthaltung führt die Strecke bald durch Wolfsburg, vorbei am VW-Werk, der „VW-Autostadt“ und dem in unmittelbarer Kanalnähe gelegenen Fußballstadion des VfL Wolfsburg.

Das niedersächsische Gebiet endet bei Kanalkilometer 258,6 am ehemaligen innerdeutschen Grenzübergang Rühn. Die Polizistinnen und Polizisten aus Sachsen-Anhalt übernehmen ab hier.

Uwe Cichos, WSPSt Hannover

Die wichtigsten Daten zum Revier:

- jährlich ca. 18.700 durchgehende Binnenschiffe
- 19 Häfen/Umschlagstellen
- ca. 3.790.900 t umgeschlagene Güter (Vorjahre gemittelt)
- ca. 108.100 umgeschlagene Container
- 8 ausgewiesene Mineralölumschlagstellen
- 7 Schleusen
- 6 Außenbezirke der WSV



Mittellandkanal



WSPSt Nienburg

Die WSPSt Nienburg befindet sich in 31582 Nienburg, Brückenstr. 8, am „Nienburger Hafen“ und ist zuständig auf der Oberweser von Bad Karlshafen bis zur Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen, der Mittelweser von der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen (Stolzenau) bis Bremen, auf der Aller von Celle bis zur Mündung in die Weser (unterhalb Verden) sowie auf der Landeswasserstraße Hamme und dem Dümmer See.



Da sich auf der Oberweser von Bad Karlshafen bis zur Landesgrenze Hessen im Flussbett verspringende Grenzverläufe befinden, wurde dort die wasserschutzpolizeiliche Zuständigkeit in einem Abkommen mit dem Land Hessen geregelt. Gleiches gilt für einige Bereiche der Ober – und Mittelweser. Hier wurde die wasserschutzpolizeiliche Zuständigkeit in einem Abkommen mit dem Land Nordrhein-Westfalen festgelegt. In diesem Abkommen wurde ebenfalls geregelt, dass die Wasserschutzpolizei des Landes Nordrhein-Westfalen im Bereich Osnabrück auch auf dem niedersächsischen Teil des Mittellandkanals zuständig ist.

Bereits im Organisationsplan der Wasserschutzpolizei von 1946, im damaligen Zuständigkeitsbereich der WSP Gruppe Bremen, findet die WSPSt Nienburg mit „Posten Dörverden“ Erwähnung.

Aktuell versehen eine Beamtin und 11 Beamte täglich Schichtdienst bei der WSPSt Nienburg, die dem Sachgebiet Einsatz bei der PI Nienburg/Schaumburg angegliedert ist.

Als Einsatzmittel stehen den Kollegen und der Kollegin moderne Boote, wie das Streckenboot W15,



das Streckenboot W 31





sowie die W 23.

Durch den Ausbau der Mittelweser auf eine Fahrrinntiefe von 2,80 m hat sich das Europaschiff, sogenanntes Großgütermotorschiff von 110 m Länge und 11,45 m Breite, auf der Weser etabliert.

Die transportierten Ladungstonnen beliefen sich im Jahre 2020 an der Schleuse Langwedel auf 3,6 Millionen Ladungstonnen. Neben dem Gütermotorschiff ist nun auch das sog. Containerschiff, welches im Linienverkehr eingesetzt wird, auf der Mittelweser im Einsatz.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Wasserschutzpolizei ist die Kontrolle der Binnenschifffahrt.



Insbesondere wird unter anderem die Einhaltung von Sozialvorschriften, wie die Überschreitung von Einsatzstunden, Ruhezeitunterschreitungen sowie die Eignung und Befähigung der Besatzung im Hinblick auf „Unterbemannung“ überwacht.

Auch die Kontrolle von Sicherheitsbestimmungen an Bord, die Kontrolle von Abfällen aus dem Ladungsbereich gehören zum Spektrum wasserschutzpolizeilicher Tätigkeit, ebenso auch die Überwachung von Verkehrsvorschriften sowie die Schiffsunfallaufnahme.

Sowohl im April als auch im Mai 2021 kam es zu je einem Schiffsunfall an einer Kiesverladestelle im Bereich Stolzenau. Beide Male schlugen die Schiffe quer und sperrten dadurch das Fahrwasser für mehrere Stunden. Die beladenen Schiffe waren nach dem Querfallen nicht mehr fahrbereit und mussten vor Ort entladen werden. Die durchgeführten Unfallursachenermittlungen ergaben, dass es sich bei einem Schiff um „technisches Versagen“ der Bedieneinheit der Ruderanlage (Kabelbruch) handelte.

Bei dem anderen verunfallten Schiff führten die Ermittlungen zu dem Ergebnis, dass Fehler beim „Festmachen“ vorlagen. Hier wurde ein Strafverfahren gegen den Schiffsführer eingeleitet.

Ein weiterer erwähnenswerter Schiffsunfall ereignete sich im November 2020 im Bereich Hoya. Hier kam es zu einer Berührung zweier Großgütermotorschiffe im Begegnungsverkehr mit nur leichtem Sachschaden. Die polizeilichen Ermittlungen wurden auf die Sicherung und Auswertung sogenannter „AIS-Daten“, die genauen Aufschluss über die gefahrenen Kurse ergaben, gestützt. Somit hat auch die Sicherung und Auswertung elektronischer Daten an Bord von Binnenschiffen Einzug in die Ermittlungstätigkeit der Wasserschutzpolizei gehalten.

Aber nicht nur die Binnenschifffahrt stellt die Kolleginnen und Kollegen immer wieder vor neue, interessante Aufgaben.

Auch die Sportschifffahrt in hoher Anzahl und verschiedensten Ausführungen, vom gewöhnlichen Sportboot über das Wassermotorrad, bis hin zum Jet-Board, bedarf einer regelmäßigen Überwachung.

Eine solche „Überwachung“ der Sportschifffahrt wurde auf der Weser im Bereich Achim am 17.07.2021 durchgeführt. Mit vereinten Kräften der PI Nienburg/Schaumburg (aus der Verfügungseinheit für die Geschwindigkeitsüberwachung und aus dem Fachkommissariat 3 – Dokumentenprüfer-) sowie starken eigenen Kräften wurden neben dem Sportbootführer/Besatzung und dessen mitgeführten Dokumenten auch das Boot mit all seinen Individualmerkmalen am Bootskörper und Motor überprüft.

Eine Vielzahl von Ordnungswidrigkeitenverfahren wurden eingeleitet.



Wir verstehen es als unsere Aufgabe, neben der wasserschutzpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung, ein Ansprechpartner für jeden Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser zu sein.

Harald Bormann, WSPSt Nienburg



WSPSt Scharnebeck

Der Sitz der WSP-Station befindet sich seit der WSP-Reform im Jahre 2011 in Scharnebeck, Hülsenberg 12a, in einer freistehenden, angemieteten Liegenschaft in unmittelbarer Nähe zum Bootsanleger am Elbe-Seitenkanal und Schiffshebewerk Scharnebeck. 15 Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte sind täglich im Schichtdienst auf ca. 260 Kilometer Binnenwasserstraße zuständig.

Das Einsatzgebiet umfasst den zwischen Elbe und Mittellandkanal verlaufenden Elbe-Seitenkanal (ESK), auf 115 Kanalkilometern, ebenso das bei ESK Kilometer 105 gelegene Schiffshebewerk Scharnebeck und der Schleuse Uelzen sowie 113 Kilometer Mittelelbe zwischen Geesthacht (Elbkilometer 586,9) und Schnackenburg (Elbkilometer 472,60). Einschließlich des Stauwehrs und der Schleuse Geesthacht, mit den Häfen Geesthacht und Lauenburg. Sowie 18 Flusskilometer Ilmenau und Teile der schiffbaren Jeetzel in Hitzacker.

Organisatorisch ist die WSPSt Scharnebeck dem Einsatzbereich der PI Lüneburg/ Lüchow- Dannenberg/ Uelzen angegliedert.



Das Aufgabenfeld umfasst die Überwachung des Schiffsverkehrs, Aufnahme und Endbearbeitung von Binnenschiffs- und Sportbootunfällen und Schiffsbetriebsunfällen, Aufnahme von Verkehrsstraftaten und Verkehrsordnungswidrigkeiten im Schiffsverkehr, Straftaten und Ordnungswidrigkeiten gegen die Umwelt im Zusammenhang im Schiffsverkehr,

Kriminalitätsbekämpfung und Sachbearbeitung von Bootsdelikten, die Bearbeitung von Ersuchen mit Schifffahrtsrelevanz, sowie wasserschutzpolizeiliche Präventions-/Kriminalitätsarbeit. Zudem wird bei besonderen Einsatzlagen der Einsatzbereich der Polizeiinspektion unterstützt.



Landseitig verfügt die WSPSt über zwei Funkstreifenwagen, sowie einen zivilen T5 VW-Transporter mit Bootstrailer zum Transport der „W30“.

Thais Korsonek
WSPST Scharnebeck

Als Einsatzmittel stehen wasserseitig das Streckenboot „W7“ (mit Beiboot „W57“) und die „W30“ zur Verfügung.



„W7“:

Länge 16,5 m; Breite 4,4 m; Tiefgang 1 m; Höhe 5,1 m Verdrängung 21t;
Zwei Iveco-Dieselmotoren mit je 350 PS; Bj. 1991 (Umbau 2015); drei Besatzungsmitglieder



„W30“:

Länge 6,7 m; Breite 2,4; Tiefgang 0.36 m; Yamaha-Benzin-Außenbordmotor mit 225 PS; Bj. 2006;
zwei Besatzungsmitglieder.

Dammbruch - ein Zeitzeuge erzählt!

Herr Baumann ist im Jahre 1970 bei der Polizei angefangen und hat nach einem Festanstellungslehrgang in Hamburg im Jahre 1975 in Lüneburg seinen ersten Dienst bei der Wasserschutzpolizei versehen. Insgesamt hat der Zeitzeuge 42 Jahre lang auf dem Wasser gearbeitet und erzählt von einer Katastrophe, die die Aufgaben der Wasserschutzpolizei am Elbe-Seitenkanal nachhaltig verändern sollten.

Herr Baumann erinnert sich, dass der Kanal, der die Elbe mit dem Mittellandkanal verbindet, in Abschnitten geteilt, eröffnet worden ist. Die finale Eröffnung wurde schließlich am 15. Juni 1976 ordentlich gefeiert; endlich war ein durchgehendes Befahren möglich.

Am 18.07.1976, ein Sonntagvormittag, hat Herr Baumann im Radio von dem Bruch des Kanals erfahren und ist umgehend zur Dienststelle nach Lüneburg in den Hafen gekommen.

Zu diesem Zeitpunkt war der Damm bereits gebrochen und Wassermassen strömten in das umliegende Land. Die Hälfte des Wassers zwischen Scharnebeck und der Schleuse Uelzen, die sogenannte mittlere Halterung, lief aus und der Wasserstand sank von ursprünglich 4,20m auf ca. 2,10m.



Die Bahnlinie, die Feldmark und das Klärwerk wurden überspült. Insgesamt sind ungefähr 1,3 Millionen Kubikmeter Wasser aus dem Kanalbett herausgeströmt. Der Kreisdirektor hatte zu diesem Zeitpunkt bereits Katastrophenalarm ausgelöst. Das Dienstboot der WSP, die alte "W16" hing an seinen Tampen am Poller und konnte nicht besetzt werden - es hing regelrecht in den Seilen.

Um das weitere Abfließen des Wassers zu unterbinden, wurden ein ca. 300m langes Binnenschiff sowie zwei Bergepanzer aus der naheliegenden Kaserne vor der Bruchstelle im Kanalbett positioniert.



Die Wasserschutzpolizei unterstützte wo sie konnte und war in erster Linie für die Absicherung der Bruchstelle und Aufnahme der Schiffsunfälle (Grundberührung) verantwortlich.

Glücklicherweise wurde niemand verletzt. Es kam aber zu unbeschreiblichen Sachschäden, die in den umliegenden Ortschaften auch Wochen später noch für Arbeit sorgten. Die Aufgaben der Wasserschützer, die in dieser Zeit der Polizeidirektion Hannover angegliedert waren, wurden jedoch weniger und es gab für die Dauer der Sperrung des Kanals kaum Aufgaben für den Zeitzeugen und seine Kollegen. Jeder Beamte durfte in dieser "ruhigen" Zeit für mindestens zwei Monate zur Kriminalpolizei-Inspektion (KPI) und lernte dort die Endbearbeitung von Bootsdiebstählen und anderen Delikten kennen. Herr Baumann sagt, dass man sich austauschen konnte und von dieser Zeit an eine enge Zusammenarbeit mit der Kriminalpolizei bestehen würde.

Bis heute werden in der Wasserschutzpolizeiinspektion Scharnebeck derartige Delikte endbearbeitet.

Unser Zeitzeuge ist der Meinung, dass es ohne diesen Dammbruch wahrscheinlich nicht dazu gekommen wäre.



Die derzeit neun Beamtinnen und Beamte der Wasserschutzpolizeistation Meppen gewährleisten täglich im Schichtdienst als Angehörige der Polizeiinspektion Emsland/Grafschaft Bentheim die Sicherheit und Ordnung im Bereich der Bundeswasserstraßen sowie der angrenzenden Landeshäfen u. Landeswasserstraßen.

Zuständig sind die Beamtinnen und Beamte im Verlauf des/der

- Dortmund-Ems-Kanal (DEK) von der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen bis Papenburg,
- Hase von oberhalb der Einmündung des Ems-Hase-Kanals in Meppen bis zum Dortmund-Ems-Kanal,
- Haren-Rütenbrock-Kanal vom DEK bis zur niederländischen Staatsgrenze,
- Küstenkanal vom DEK bis zur Schleuse Oldenburg,
- Elisabethfehnkanal,
- die schiffbare Ems von der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen bis Gleesen sowie die nichtschiffbare Ems von Hanekenfähr bis Papenburg,
- Ems-Vechte-Kanal von der Schleuse Hanekenfähr in Lingen bis zum Rawe-Anleger Nordhorn.

Die betreuten Wasserstraßen verlaufen in den Landkreisen Emsland, Cloppenburg, Ammerland sowie Landkreis und Stadt Oldenburg mit einer Gesamtlänge von über 250 km.

Das Dienstgebäude befindet sich in 49716 Meppen, Kolpingstraße 1.



WSP-Boot W19 im Jahre 1986,
Bootsführer Heinrich Kleen



WSP-Boot W17 im Jahre 2022,
Bootsführer Christian Kleen

Bereits im ersten Organisationsplan der Wasserschutzpolizei, im damaligen Zuständigkeitsbereich des WSP-Abschnitts DEK-Meppen, findet die WSP-Station-Meppen, mit den Außenposten Dörpen und Lingen Erwähnung.

Unter anderem die Außenposten wurden im Laufe der Jahre nach mehreren Reformen abgeschafft. Das Personal wurde stark reduziert.

Nach einigen Pensionierungen in den letzten Jahren wurden und werden derzeit weitere Beamtinnen und Beamte zur "Wasserschützerin und Wasserschützer" ausgebildet.

Dies umfasst diverse Lehrgänge bei der WSP-Schule in Hamburg sowie viele Übungsstunden an Bord der Boote sowie in den Streifenwagen, um unter anderem auch den großen Dienstbereich kennen zu lernen.



Mit dem Streckenboot "W17" werden Berufsschiffe während der Berg-/Talfahrt sowie aber auch in den Schleusen und Häfen kontrolliert.



Auf der für die großen Frachtschiffe nicht schiffbaren Ems kommt das Streifenboot "W32" zum Einsatz. Mit diesem werden Sportboote, Angler und Camper entlang der Wasserstraßen überprüft.

Auch die Sportschifffahrt in hoher Anzahl und verschiedensten Ausführungen, vom gewöhnlichen Sportboot über das Wassermotorrad, bis hin zum Jet-Ski, bedarf einer regelmäßigen Überwachung.

Insbesondere in den Wintermonaten werden Vorträge bei Feuerwehren, Sportbootvereinen und Angel- u. Fischereivereinen gehalten. Inhaltlich geht es meist um den Umgang am und auf dem Wasser sowie insbesondere auch um den Umgang mit der Natur. Hier ist auch die Zusammenarbeit mit den Wasserstraßen- und Schifffahrtämtern in Rheine und Meppen ein wesentlicher Bestandteil.

Durch den erst teilweise durchgeführten Ausbau des Dortmund-Ems Kanals steht eine Fahrrinntiefe von 2,70 m, für Schiffe bis 100 Meter zur Verfügung. Für den Küstenkanal gilt hier eine maximale Abladetiefe von 2,50 Metern.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Wasserschutzpolizei ist die Kontrolle der Binnenschifffahrt.

Insbesondere wird die Einhaltung von Sozialvorschriften, wie
 -Überschreitung von Einsatzstunden
 -Ruhezeitunterschreitungen sowie
 -die Eignung und Befähigung der Besatzung im Hinblick auf „Unterbemannung“ überwacht.

Auch die Kontrolle von Sicherheitsbestimmungen an Bord, die Kontrolle von Abfällen aus dem Ladungsbereich gehören zum Spektrum wasserschutzpolizeilicher Tätigkeit, ebenso auch die Überwachung von Verkehrsvorschriften sowie die Schiffsunfallaufnahme.

Aber nicht nur die Binnenschifffahrt stellt die Mannschaft hier immer wieder vor neue und interessante Aufgaben.

Christian Kleen
 WSPSt Meppen



Schiffsunfall in Haren, Februar 2022 / Ems-DEK

Was zunächst wie ein Vorfahrtverstoß aussah, erwies sich später als zwei aufeinanderfolgende Schiffsunfälle. Zunächst versuchte ein unbeladenes Tankmotorschiff, bei starkem Hochwasser, mit dem Bug voraus aus dem

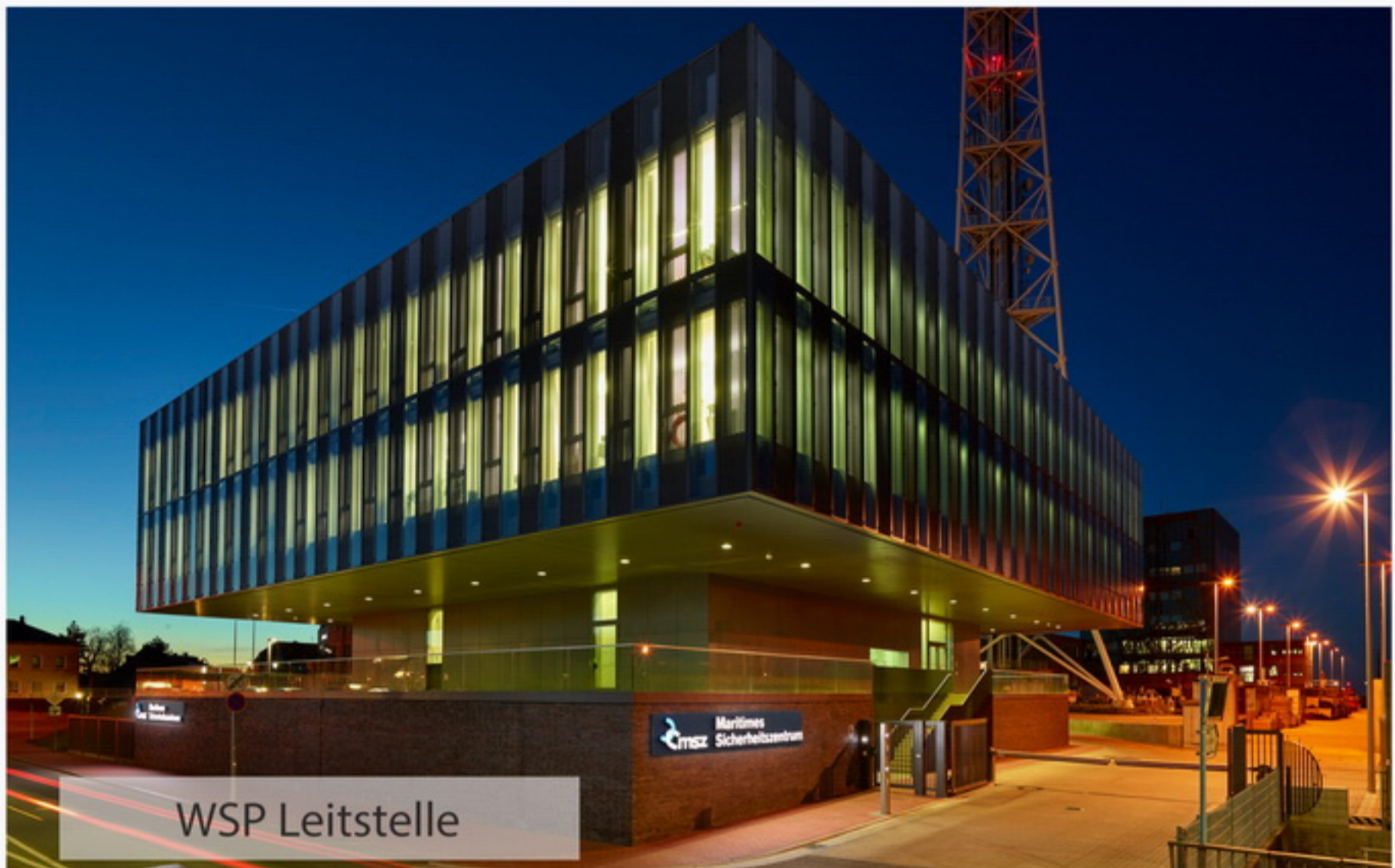
Stadthafen Haren auszufahren. Das Schiff verfiel in Richtung gegenüberliegende Uferböschung und fuhr sich dort fest.



Ein weiteres Binnenschiff befuhr die Ems in der Talfahrt. Da der Querlieger sich nicht ausreichend bemerkbar machte und über techn. Hilfsmitteln für den Talfahrer nicht zu erkennen war, kam es trotz eines Notmanövers zu einer Kollision der Schiffe.

Verletzte Personen waren glücklicherweise nicht zu beklagen. Durch u.a. „Oldtimerschlepper“ einer Harener Reederei konnten beide beschädigten Schiffe in den Stadthafen Haren verbracht werden.





Vor dem Hintergrund der Terroranschläge vom 11.09.2001 wurde zur Verbesserung der Zusammenarbeit der maritimen Sicherheitsbehörden im September 2005 eine Verwaltungsvereinbarung über die Einrichtung eines Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) zwischen dem Bund und den fünf Küstenländern Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein unterzeichnet.

Seit Januar 2007 arbeiten im Gemeinsame Lagezentrum See (GLZ-See) als operativer Kern des MSZ im 24-Stunden-Schichtbetrieb an 365 Tagen im Jahr zusammen:

- die Bundespolizei
- der Zoll
- der Fischereischutz der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
- die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes einschließlich der Zentralen Kontaktstelle (PoC)
- die Deutsche Marine
- die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer
- das Havariekommando.

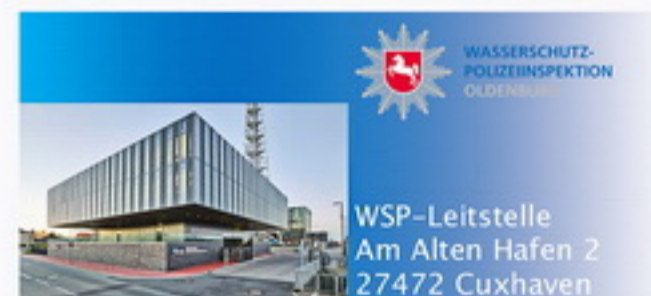
Bis dahin hatte es zwei parallele Entwicklungen gegeben:

- Länderseitig: WSP-Leitstelle(n)
- Bundeseitig: Küstenwachzentren

Die dort gepflegte Kooperation war schließlich als nicht mehr ausreichend angesehen worden.

Das MSZ ist ein Kommunikations- und Kooperationsnetzwerk der operativen Kräfte des Bundes und der Küstenländer für die maritime Sicherheit. Kernstück ist das gemeinsame Lagezentrum See (GLZ-See), das mit seinen verschiedenen fachlichen Kompetenzen für die Sicherheit der nationalen und internationalen Schifffahrt im deutschen See- und Küstengewässer und den Wasserstraßen verantwortlich ist.

Einhergehend mit der Aufnahme des Wirkbetriebs des GLZ-See wurde im April 2007 durch die Minister und Senatoren ein neues „Abkommen der Küstenländer über die Einrichtung und den Betrieb einer gemeinsamen Leitstelle ihrer Wasserschutzpolizeien“ gezeichnet.



Gemeinsame Leitstelle der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer



Auszug aus dem Leitstellenabkommen (§ 1 Absatz 1 und 2):

Die am Abkommen beteiligten Küstenländer errichten und betreiben eine gemeinsame Leitstelle ihrer Wasserschutzpolizeien („WSP-Leitstelle“) im Maritimen Sicherheitszentrum („MSZ“). Die WSP-Leitstelle wird von den am Abkommen beteiligten Küstenländern gemeinsam getragen und ist bei der Polizei des Landes Niedersachsen angebinden - Wasserschutzpolizeiinspektion in der Polizeidirektion Oldenburg).

Nach einem rollierenden System entsenden alle 5 Küstenländer im Wechsel 2 oder 3 Beamtinnen und Beamte an die WSP-Leitstelle.

Die WSP-Leitstelle ist im flexiblen Schichtdienstmanagement mit zwei Beamten besetzt (Kommissar*in vom Lagedienst sowie Sachbearbeiter*in Lage und Einsatz).

Wegen der organisatorischen Anbindung an die Polizei des Landes Niedersachsen wird von dort auch der Leiter*in der Leitstelle gestellt.

Zu den Aufgaben der Beschäftigten der WSP-Leitstelle zählen zum Beispiel die Bereitstellung relevanter Daten und Informationen für die Netzwerkpartner, die Erstellung gemeinsamer Lagebilder und das Koordinieren der Einsatzmittel.

Im Falle eines Einsatzes sowohl im Alltagsbetrieb als auch bei besonderen Lagen liegt die Einsatzleitung bei der jeweils örtlich und sachlich zuständigen Behörde.

Im Alltag koordiniert die WSP-Leitstelle in der Nord- und Ostsee 12 große Küstenboote der fünf Wasserschutzpolizeien im polizeilichen Einsatz. Diese werden nach einem gemeinsamen länderübergreifenden Rahmenpräsenzplan täglich 24 Stunden vorgehalten und eingesetzt.



Maritimes Sicherheitszentrum
des Bundes und der Küstenländer



Seit Inkrafttreten des ISPS-Code obliegt der WSP-Leitstelle seitdem die Analyse, Bewertung und Steuerung von Informationen im Bereich der maritimen Sicherheit (u.a. Plausibilitätsprüfungen bei Stillen Alarmen sowie die Auswertung und ggfls. Steuerung der täglich etwa 120 Securityreports von deutsche Häfen anlaufenden Seeschiffen).

Im Rahmen der Ermittlungsunterstützung für die Dienststellen der Wasserschutzpolizeien werden z.B. bei Schiffshavarien und Umweltverstößen mittels der teilweise ausschließlich im MSZ zur Verfügung stehenden Systemen u.a. mit Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sowie der Europäischen Agentur für Sicherheit im Seeverkehr (EMSA) jährlich etwa 200 teils sehr aufwendige Recherchen erstellt.

Im Jahr 2012 wurde die „Zentralen Meldestelle für Munition im Meer“ durch Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport bei der gemeinsamen Leitstelle der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven eingerichtet.

Die Meldestelle nimmt rund um die Uhr Hinweise auf Kampfmittel im Meer und an Küstenstreifen entgegen. Sie dokumentiert die Mitteilung und leitet sie zusammen mit eingesandten Daten, Fotos oder Beschreibungen an die zuständigen Stellen der Länder und des Bundes weiter. Die dokumentierten Ereignisse sind Anlage zum Jahresbericht „Munitionsbelastung der deutschen Meeresgewässer - Entwicklungen und Fortschritt“.

Mitwirkung im Havariekommando

Gem. § 4 der Havariekommando-vereinbarung (HKV) arbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSP-Leitstelle in Personalunion im Maritimen Lagezentrum (MLZ) des Havariekommandos mit. Im Falle einer komplexen Schadenslage bzw. eines komplexen Schadstoffunfalls werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSP-Leitstelle im Stabsbereich 2/Lage des Havariestabes eingesetzt.

Führungsorgan in einer Maritimen Bedrohungslage

Nach der Vereinbarung zur PDV 135 zwischen den Polizeien der Küstenländer und der Bundespolizei nimmt die WSP-Leitstelle bei maritimen Bedrohungslagen als Führungsorgan der jeweiligen BAO des betroffenen Küstenlandes vielfältige Unterstützungsaufgaben bis hin zur Bereitstellung von Satellitenbildern aus dem Erdbeobachtungsprogramm Copernicus wahr.





Zum Neubau des Maritimen Sicherheitszentrum:

Für den Bau eines MSZ-Gebäudes wurde nach vorheriger Prüfung verschiedener Liegenschaften im Raum Cuxhaven, das Gelände des heutigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe-Nordsee (damals WSA Cuxhaven) ausgewählt. Nach einer Bauzeit von rund vier Jahren (Spatenstich im Nov. 2012) erfolgte im Juli 2016 der Einzug - mit einem sechsmonatigem Probebetrieb -, so dass im Februar 2017 der offizielle Wirkbetrieb ausgerufen wurde. Das 25 Mio. Euro teure MSZ-Gebäude wurde unter hohen Sicherheitsanforderungen erbaut und als „Kritische Infrastruktur“ eingestuft.

So ist die Verfügbarkeit der eingebauten Informations- und Kommunikationstechnik im GLZ-See und in den Sonderlageräumen 24/7 zu gewährleisten, weshalb das Gebäude komplett redundant aufgebaut ist. Das bedeutet, dass alles in zweifacher Ausführung vorhanden ist: Energieversorgung, Serverzentralen sowie Strom- und EDV-Leitungsnetze.



Hartmut Neumann, WSP-Leitstelle



Maritime Bedrohungslagen

Zusammenarbeit mit anderen Spezialeinheiten

Nach den Terroranschlägen auf die Zwillingstürme in New York City am 11.09.2001 sowie Anschlägen auf Seeschiffe, wie z.B. auf das Marineschiff „USS Cole“ im Jahre 2000 und den Öltanker „Limburg“ im Oktober 2002, wurde im Dezember 2002 der „International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code)“ weltweit verabschiedet. Die Vorschrift besteht aus einem umfangreichen Paket von Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen.

So kann der Kapitän eines Seeschiffes z.B. bei einer Bedrohungslage durch Attentäter einen „Stillen Alarm“ auslösen. Dieser Alarm läuft bei einer Kontaktstelle, dem sogenannten „Point of Contact“ (POC) des Flaggenlandes auf und wird dort verifiziert. In Deutschland passiert dies im Gemeinsamen Lagezentrum-See (GLZ-See) des Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) in Cuxhaven.

Muss von einem Ernstfall ausgegangen werden und ist das Land Niedersachsen für die Bekämpfung dieses Angriffes zuständig, alarmiert die Wasserschutzpolizei-Leitstelle entsprechend der vorbereiteten Unterlagen die Polizeiinspektion Cuxhaven/Wesermarsch, die die Einsatzleitung in der ersten Phase übernimmt. Weiterhin werden Einsatzmittel des Landes und der Partnerbehörden von der WSP-Leitstelle zum Einsatzort entsandt. In der Phase 2 wird der Einsatz immer von der Polizeidirektion Oldenburg geführt.



Um sicherzustellen, dass im Ernstfall alles reibungslos funktioniert, wurde im Jahr 2013 unter Leitung der PD Oldenburg eine Stabsrahmenübung mit allen beteiligten Behörden und Institutionen durchgeführt. Im Jahre 2019 folgte dann in Zusammenarbeit mit der Marine die Übung „NITEX 2019“ in Wilhelmshaven. Für diese Übung wurde das Museumsschiff „Cap San Diego“ gechartert und stand als Übungsobjekt zur Verfügung. Am zweiten Tag der Übung haben SEK-Einheiten des Nordverbundes das Schiff während des Einlaufens in die Jade gestürmt. Solche Übungen bedeuten einen hohen finanziellen Aufwand und sehr viel Vorbereitung, sind aber erforderlich um unter „realen“ Bedingungen die Abläufe durchzuspielen. Festgestellt wurde u.a., dass eine sehr enge Zusammenarbeit des Spezialeinsatzkommandos mit der WSP unabdingbar ist:

- regelmäßige gemeinsame Übungen abwechselnd mit allen WSP-Stationen unter Einbindung der im jeweiligen Gebiet verkehrenden Schifffahrt
- Integration der WSP als Rettungs- und Sicherheitskomponente für SEK-Einsätze
- Erarbeitung gemeinsamer Checklisten zur Einsatzvorbereitung
- Nutzung gemeinsamer Einsatzunterlagen/Kartenmaterial



Darüber hinaus wurde von der maritimen Gruppe des Spezialeinsatzkommandos (SEK), der Technischen Einsatzeinheit (TEE) der Zentralen Polizei Direktion Oldenburg (ZPD) und der Wasserschutzpolizeiinspektion ein gemeinsamer Vorschlag zur Bündelung maritimer Kompetenzen innerhalb der Polizei des Landes Niedersachsen am Standort Oldenburg den jeweiligen Behördenleitungen vorgelegt.

Erreichte und angestrebte Ziele sind:

- eine gemeinsame Aus- und Fortbildung (z.B. zum Erwerb der Befähigungsnachweise zum Führen der Dienstboote)
- eine gemeinsame Sondierung und Beschaffung von Führungs- und Einsatzmitteln (z.B. Bekleidung, Ausrüstung)
- die gemeinsame Beschaffung und Nutzung maritimer Führungs- und Einsatzmittel (z.B. seeflugtaugliche Drohnen, Sonargeräte und Unterwasserroboter)
- Standardisierung und Optimierung der polizeilichen Interventionsfähigkeit auf dem Wasser





Eine behördenübergreifende Bootsführerausbildung Binnen und See für die WSPI, das SEK und die TEE haben bereits stattgefunden. Verschiedene Manöver, insbesondere das „Mann-über-Bord Manöver“ (man-over-board = MOB), wurden trainiert. Nach einer praktischen Prüfung auf dem Wasser, folgten eine schriftliche und mündliche Prüfung vor der gemischten Prüfungskommission. Eine gut organisierte „Veranstaltung“, bei der auch Spaß nicht zu kurz gekommen ist - denn schließlich sitzen wir nicht nur bei einer Bedrohungslage alle in einem Boot!





Die MEG

**Ein Zeitzeuge erzählt:
Entstehung der Maritimen Einsatzgruppe (MEG) der
Wasserschutzpolizei Niedersachsen**

Der Einsatz von geschlossen agierenden wasserschutzpolizeilichen Besatzungen auf speziellen Schlauchbooten hat sich bei der Bewältigung von besonderen maritimen Einsatzlagen auf dem Wasser als sehr effektiv erwiesen. Die seit Jahren landesinternen sowie länderübergreifenden taktischen Schlauchboottrainings haben zu einem hohen Professionalisierungsgrad dieser Einheiten geführt.

Wie sich die Maritime Einsatz Gruppe der Polizei Niedersachsen in den letzten Jahren entwickelt hat, erzählt der ehemalige Wasserschutzpolizist Hans Michel, der Mitbegründer dieser besonderen Einheit:

„Vor dem Hintergrund der Erfahrungen der Küstenländer mit Einsätzen von Störern auf dem Wasser sowie konkret bevorstehender Einsätze, wie z.B. der Besuch des US-amerikanischen Präsidenten Georg W. Bush im Jahre 2006 und des G8-Gipfels im Jahre 2007 in Heiligendamm (Mecklenburg Vorpommern), kam es länderübergreifend zu der Erkenntnis, dass Umweltorganisationen den Wasserschutzpolizeien der Länder materiell in fast allen Fällen überlegen war.

Der Ausbildungsstand in den Ländern bezüglich des Schlauchbootfahrens war recht unterschiedlich, ebenso wichen die technischen Voraussetzungen sowie persönliche Ausrüstung in den Küstenländern stark voneinander ab.

In meiner Funktion als Sachbearbeiter Einsatz erhielt ich im Frühjahr 2007 den Auftrag für die WSP Niedersachsen ein „Strukturiertes Schlauchboottraining“ zu planen und zu organisieren. An dem ersten Training nahmen letztlich 6 Schlauchbootbesatzungen teil.



Polizei trainierte im Emdener Binnenhafen

WASSERSCHUTZ Das Zusammenspiel der Beamten bei Einsätzen sollte geübt werden



Die Beamten der Wasserschutzpolizei übten im Emdener Binnenhafen auch das schnelle Anfahren und zu Wasser lassen der Boote.

BILD: BETE

Es waren 14 Mann mit sieben Schlauchbooten beteiligt.

EMDEN /SBE - Beamte der Wasserschutzpolizei aus Emden, Meppen, Wilhelmshaven, Hannover und Brake trafen sich in Emden zu einer zweitägigen Übung. Geleitet wurde sie von Hans Michel, Hauptkommissar des Wasserschutzpolizeiamtes Niedersachsen in Oldenburg.

„Es geht vor allem darum, das Zusammenspiel der Beamten bei größeren Einsätzen zu trainieren“, so Michel. Neben

Theorie stand daher auch eine Menge Praxis auf dem Plan. „Eigentlich wollten wir die Praxis auf der Ems abhalten, der Nebel ließ dies aber nicht zu“, so Michel. „Die Sicherheit geht da natürlich vor.“ Deshalb absolvierten die Beamten einen Teil der Übungen im Emdener Binnenhafen.

Insgesamt waren 14 Mann mit sieben Schlauchbooten im Einsatz. Geübt wurde vor allem das schnelle Anfahren und zu Wasser lassen der Boote, das sichere Fahren in der Kolonne sowie der Bootswechsel von Beamten auf dem Wasser.

aus der Ostfriesen-Zeitung vom 14.07.2008

Im Zuge des Trainings wurde unter anderem festgestellt, dass der technische Zustand mancher Boote sehr schlecht war. Die Fahrpraxis reichte für den alltäglichen Einsatz aus, nicht aber für das Aufbringen von größeren und stärker motorisierten Störfahrzeugen.



Ich habe in den Jahren 2008 und 2009 für die WSP Niedersachsen an Schlauchboottrainings der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein und Bremen teilgenommen.

Trainingsmodule waren u.a. das Aufbringen von Störfahrzeugen, die Sicherung und das „schnelle Heranfahen“ an Wasserfahrzeugen, Formationsfahren, Übergabe von Personen und Material, Aufstoppen von Störfahrzeugen, Fahrtraining im Rauhwasser und die Verständigung durch Handzeichen.

Die hierdurch gewonnenen, wertvollen Erkenntnisse und Erfahrungen mussten zwingend an alle Kolleginnen und Kollegen, die regelmäßig mit den Schlauchbooten arbeiteten, weitervermittelt werden. Es wurde deutlich, dass nur die Einhaltung eines (länderübergreifenden) gemeinsamen Standards ein sicheres und effektives Zusammenarbeiten bei Großlagen garantieren kann. Außerdem wurde bei den Trainings festgestellt, dass die Bekleidung für die vorherrschenden Wetterverhältnisse unzureichend war.



Im Jahr 2009 fand beim WSPK Brake dann ein länderinternes, damals noch sogenanntes „strukturiertes“ Schlauchboottraining statt, in dem die Standards aus dem Frühjahr intern weitergegeben und die Manöver geschult wurden.

Schon damals bildete sich ein gewisser Personalstamm heraus, der wiederholt und regelmäßig an den Trainings teilnahm. Die Boote entsprachen dabei bei Weitem nicht den heutigen Standards, oftmals waren es nur kleine trailerbare Boote oder Beiboote eines Küstenbootes. Aber der Anfang war gemacht und es folgten in jedem Jahr länderinterne oder gemeinsame Schlauchboottrainings der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer.

Im Jahr 2013 wurde eine Arbeits-/ Lenkungsgruppe zur Erstellung eines Rahmenkonzeptes zur Bewältigung maritimer Einsatzlagen gebildet.

In dem „Konzept zur Bewältigung maritimer Einsatzlagen mit länderübergreifenden Einsatzeinheiten der Wasserschutzpolizeien auf Schlauchbooten“ wurden erstmalig länderübergreifend einheitliche Standards festgeschrieben in Bezug auf

- Aufgaben und Einsatzanlässe
- Rechtliche Grundlagen (soweit nicht länderspezifisch)
- Aufbau und Führungsstruktur einer Maritimen Einsatzeinheit (MEE)
- Eingriffs und Zugriffstechniken
- Ausrüstungs- und Sicherheitsstandards für Besatzung und Boot

Das Konzept kam ab März 2014 länderübergreifend einheitlich zur Anwendung und wird aufgrund von Erfahrungen aus den Einsätzen und den Trainings stetig fortgeschrieben. Aktuell wird das Konzept um die Komponenten „Maritime Erste Hilfe“ und „BeDo“ (Beweissicherung und Dokumentation) erweitert. Das Konzept dient u.a. auch einem Polizeiführer/Einsatzleiter als Grundlage für Einsätze auf dem Wasser.

Im Jahr 2015 hat die Wasserschutzpolizei Niedersachsen eine Maritime Einsatz Gruppe (MEG) in der bekannten Struktur mit Gruppen- und Truppführer sowie festen Einsatzkräften festgeschrieben.

Bei den vier WSP-Stationen werden dem Konzept entsprechende schwere, seegängige Schlauchboote für eine 3-Besatzung mit Zugfahrzeug (meist VW Amarok) und Trailer vorgehalten.



Die MEG-Angehörigen sind alle mit Schlauchbootanzügen/-stiefeln, Helmen, Einsatz-Thermobekleidung und Oberschenkelbeinholstern ausgestattet.

In den internen Trainings wird u.a. auch der Nachwuchs beschult. Das setzt eine vorherige intensive Einweisung

auf den Booten sowie ein Fahrtraining durch die Truppführer vor Ort bei den Stationen voraus. Durch eine stationsübergreifende Lehrgangs- und Urlaubsplanung wird gewährleistet, dass Niedersachsen jederzeit über eine einsatzbereite, leistungsstarke Maritime Einsatzgruppe (MEG) verfügt.“





Die Arbeit bei der Wasserschutzpolizei ist eine polizeiliche Tätigkeit die von ihren Beamtinnen und Beamten ein umfangreiches Fachwissen erfordert, so der Fachlehrer Peter Berg, der seit 14 Jahren an der Wasserschutzpolizeischule (WSPS) tätig ist.

Um dieses Fachwissen allen Wasserschutzpolizistinnen und Wasserschutzpolizisten auf dem gleichen Niveau und mit einer einheitlichen rechtlichen Sichtweise zu vermitteln, schlossen sich die Wasserschutzpolizeien 1951 zusammen und gründeten die Wasserschutzpolizei-Schule Hamburg (WSPS). Die WSPS ist die zentrale Aus- und Fortbildungseinrichtung der Wasserschutzpolizeien von 15 Bundesländern (Ausnahme Thüringen).

Sie wurde 1945 in der britischen Besatzungszone gegründet und befindet sich somit im 76. Jahr ihres Bestehens. Zunächst war sie nur für die Ausbildung Hamburger Wasserschutzpolizisten eingerichtet. Doch bereits ab 1951 wurden Polizeibeamte der Wasserschutzpolizeien anderer Bundesländer ausgebildet. Im Jahr 1974 wurde das heute noch gültige Abkommen über die Aufgaben und die Finanzierung der Wasserschutzpolizei-Schule geschlossen. Im Jahr 1992 traten vier der fünf neuen Bundesländer und das Saarland über ein Zusatzabkommen bei.



An diesem geschichtsträchtigen Ort, mitten im Hamburger Hafen wird Wasserschutzpolizistinnen und Wasserschutzpolizisten theoretisches und praktisches Wissen vermittelt.

Jede/r durchläuft während der Ausbildung die Pflichtlehrgänge, wie den Fachlehrgang Küste oder Binnen, die Radar- sowie Funk- und Maschinenlehrgänge und kommt darüber hinaus auch zur Spezialisierung und Fortbildung regelmäßig wieder an die WSPS nach Hamburg.

So sind Jahr für Jahr im Schnitt ca. 1400 der insgesamt 2800 Wasserschutzpolizistinnen und Wasserschutzpolizisten aus ganz Deutschland an der WSPS und bilden neben den rechtlichen Grundlagen und praktischen Fertigkeiten, Netzwerke, die im späteren Dienst in den Wasserschutzpolizeien der Länder sehr hilfreich bei der Wahrnehmung der Arbeit sind.



Die WSPS ist in die drei Fachbereiche aufgeteilt, die jeweils durch hochqualifiziertes Personal geführt werden: Küste, Binnen und Technik/Umwelt.

In verschiedenen Lehrgängen bereiten die an der WSPS tätigen Fachlehrer, die aus den unterschiedlichen Bundesländern nach Hamburg abgeordnet sind, die neuen Kolleginnen und Kollegen auf ihren „Job“ vor. Egal ob Schifffahrts- oder Verkehrsrecht, ob Navigation oder Maschinenkunde, internationales, europäisches und nationales Schifffahrtsrechts, das Seeschifffahrtsverkehrsrecht und der terrestrischen und elektronischen Navigation sowie der nationalen und internationalen Umweltschutzvorschriften, weiterführende Lehrgänge an den Radar- und ECDIS-Simulatoren und der Erwerb von international anerkannten Funkzeugnissen – jeder bekommt an der WSPS das gesamte Wissens-Paket. Erst damit kann die Tätigkeit in den Häfen, auf den Booten oder im wassernahen Revier rechtssicher gewährleistet werden.





Im Lehrsaal trifft man auf die unterschiedlichen Wappen der Küstenländer Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Bremen und natürlich Niedersachsen. Auf den Fluren erkennt man dann, nicht zuletzt an den Wappen oder den Dialekten, wo die anderen Kolleginnen und Kollegen ihren Dienst versehen. Egal ob am Bodensee, in Berlin, ob am Rhein in Köln, der Donau in Passau oder auf der Elbe in Dresden, am Veddel Dam treffen sich die Wasserschutzpolizistinnen und Wasserschutzpolizisten der Länder.



Im Internatsbetrieb der WSPS erhalten alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein Einzelzimmer mit Nasszelle und Vollverpflegung im Buffetform.

Es gibt Gemeinschaftsräume, einen Fitnessbereich mit hochwertigen Geräten, eine Sporthalle sowie Leihfahräder, die Abwechslung vom Lernalltag schaffen.



Aufgrund des stetig steigenden Ausbildungs- und Fortbildungsbedarfs der Länder ist im November 2021 mit der Grundsteinlegung der Startschuss für den freistehenden Erweiterungsbau des neuen Wohn- und Schulungsgebäude gefallen. Auf 1.143 m² werden auf vier Geschossen 21 weitere Einzelzimmer sowie zusätzliche Schulungsräume und ein volldigitaler Fahrsimulator beherbergt. Die Ausbildungs- und Unterbringungsbedingungen für die Wasserschutzpolizistinnen und Wasserschutzpolizisten aus allen Bundesländern wird so noch einmal positiv verbessert.



PD Jörg Beensen, Gastredner bei der Grundsteinlegung



Übungsraum Maschinenlehrgänge



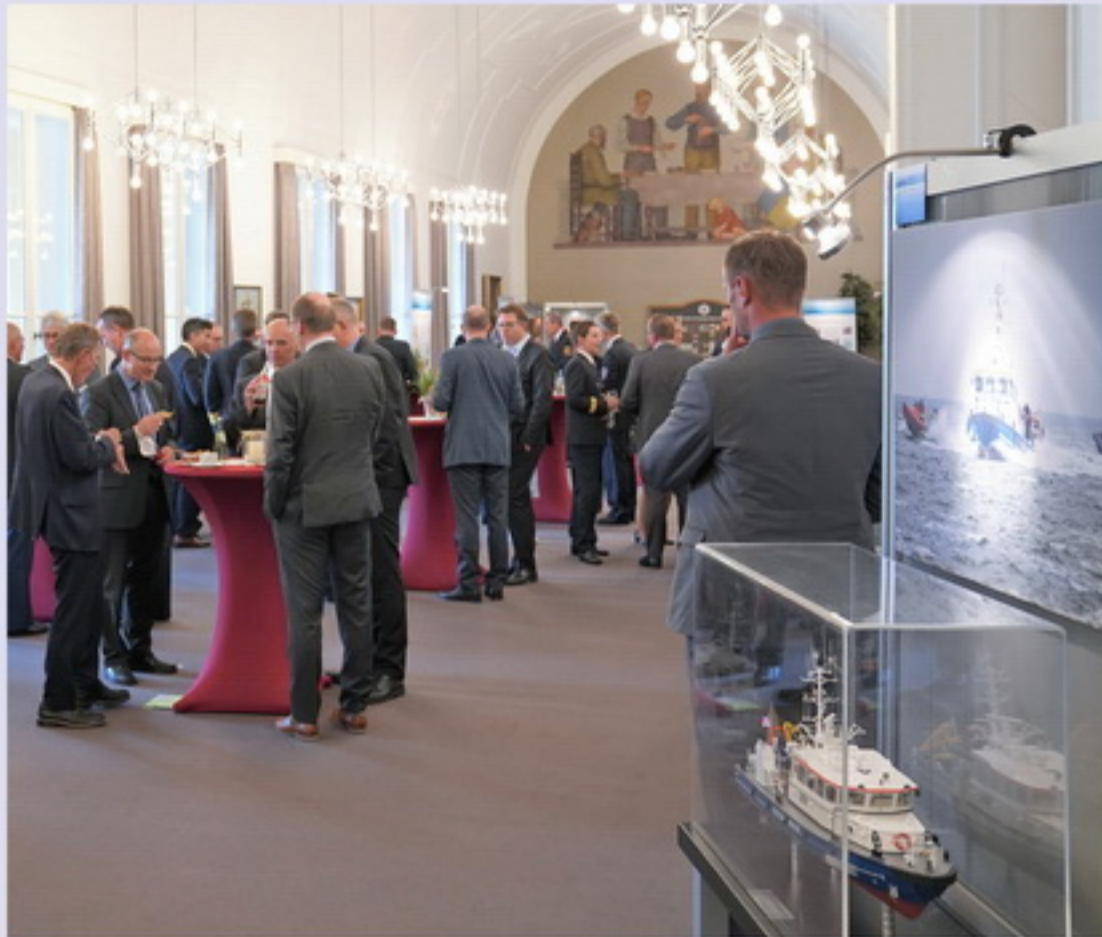
Fleiß ist aber auch angesagt, denn wie es im Leben nun mal so ist, bekommt man nichts umsonst... oder doch... einen tollen und interessanten Job.



Am 13.07.2022 wurde das 75-jährige Bestehen der Wasserschutzpolizei Niedersachsen im Alten Landtag in Oldenburg gefeiert. Die Festreden hielten Innenminister Boris Pistorius und Polizeipräsident Johann Kühme vor rund 100 geladenen Gästen. Weitere Grußworte hielten Prof. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie Nils Hoffmann-Ritterbusch, Vorsitzender des Kuratoriums bei der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg.

Der Leiter der Wasserschutzpolizeiinspektion, PD Jörg Beensen, bedankte sich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Wasserschutzpolizei für ihre Arbeit und bei den Gästen für die zahlreichen Glückwünsche.





Das Blechbläser-Quintett des Polizeiorchesters Niedersachsen und der Shanty Chor Bad Zwischenahn sorgten für eine musikalische Begleitung des Festaktes. Im Foyer des Alten Landtages konnte die Ausstellung „Buten und Binnen“ des Polizeimuseums Nienburg besucht werden.



Fotos Festakt: Thomas Scharneweber, Pressestelle PD Oldenburg

Schlusswort

Ein herzlicher Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich an der Fertigung dieser Festschrift beteiligt und Informationen, Bilder, Texte sowie Erzählungen zugeliefert haben, damit sich die Wasserschutzpolizei Niedersachsen so vielfältig präsentieren kann, wie sie ist.

Insgesamt blickt die Wasserschutzpolizei in Niedersachsen auf eine positive Entwicklung zurück und kann bei einer Einsatzlage von jährlich ungefähr 3500 Kontrollen von See-, Binnenschiffen und Sportbooten, 200 aufgenommenen Straftaten, 1300 gefertigten Ordnungswidrigkeiten-Anzeigen, 130 bearbeiteten Schiffsunfällen, 50 durchgeführten ISPS-Kontrollen und 2000 MARPOL-Kontrollen sowie 600 sonstigen Schifffahrtseignissen (durchschnittliche Zahlenwerte der letzten 5 Jahre)

stolz auf alle Kolleginnen und Kollegen sein, die die Wasserschutzpolizei Niedersachsen durch ihr Fachwissen und ihr Engagement zu dem gemacht haben, was sie heute ist – ein wichtiger und unverzichtbarer Baustein in der niedersächsischen Sicherheitsarchitektur.

Auch zukünftig wird sich die Wasserschutzpolizei Niedersachsen den Herausforderungen stellen und ihre Geschichte fortschreiben. So wird darüber nachgedacht, zur Überwachung und Ahndung von Delikten auf den verschiedenen Gewässern entsprechende Drohnen einzusetzen.

Die Beschaffung eines neuen großen Küstenbootes „W1“ ist für das Jahr 2025 vorgesehen und die europaweite Ausschreibung für ein Schiffsbauingenieurbüro, welches mit der Planung und Konstruktion beauftragt werden soll, ist bereits erfolgt.

Mit dem „Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr“ wird die Zusammenarbeit in einer zukünftigen Niedersächsischen Hafensicherheitsbehörde zur Gefahrenabwehr in den Häfen geplant.

Durch die zukünftigen LNG-Schiffsanläufe in Deutschland wird die Wasserschutzpolizei Niedersachsen neue Fachexpertise erlangen und wird in diesem Kontext im Einsatzgeschehen gefordert sein.

Um sich vor dem Hintergrund des demografischen Wandels weiterhin auf gut ausgebildete und motivierte Beschäftigte in der Wasserschutzpolizei verlassen zu können, ist die Nachwuchsgewinnung von hoher Bedeutung. Durch Hospitationen im Rahmen des Bachelorstudiums wurde daher Studentinnen und Studenten die Möglichkeit geschaffen, Aufgaben der Wasserschutzpolizei Niedersachsen kennenzulernen und ihr Interesse zu bekunden.

Das Ziel dieser Festschrift ist es, einen interessanten Einblick in die Entwicklung der Wasserschutzpolizei Niedersachsen zu verschaffen. Gleichzeitig soll die Möglichkeit eröffnet werden, die Dienststellen der Wasserschutzpolizei Niedersachsen besser kennenzulernen.

Vergangenheit:

Die WSP hat in der Vergangenheit so manchen Sturm erlebt, aber es ist immer gelungen, alle Untiefen und Klippen zu umschiffen. Manchmal gab es auch Schlagseite, manchmal war kein Wind in den Segeln, aber der Kurs stimmte immer und die WSP erlitt nie Schiffbruch.

Gegenwart:

Auch wenn wir uns manchmal vielleicht überfrachtet fühlen, herumbugsieren und meinen, kein Land zu sehen, gehen wir der Sache immer auf den Grund, halten bei jeder Wetterlage den richtigen Kurs und haben stets die eine (richtige) Peilung.

Kein Thema versandet und wir stellen fest, wir sitzen alle in einem Boot! (gut, die einen rudern, die anderen angeln...aber das ist ein anderes Thema).

Zukunft:

Wir halten auch im schwierigen Fahrwasser den richtigen Kurs, sind mit allen Wassern gewaschen, werden alles mitplotten und wollen zu neuen Ufern aufbrechen. Ziel muss es dabei sein, die Navigation und diejenigen Kurse zu finden, dass es geht und nicht Gründe zu suchen, warum etwas nicht geht.

Denn...die Wellen des Lebens laufen immer weiter und in einem wankenden Schiff fällt um, wer stillsteht --- nicht, wer sich bewegt!

Also...Leinen los und Hebel auf den Tisch!

Jörg Beensen,

Leiter der Wasserschutzpolizeiinspektion

IMPRESSUM

Herausgeber
Wasserschutzpolizeiinspektion Oldenburg
Bloherfelder Straße 235
26129 Oldenburg

Leiter der Wasserschutzpolizeiinspektion PD Jörg Beensen

Redaktion:
Sofern nicht namentlich erwähnt, liegt die redaktionelle Verantwortung bei der Wasserschutzpolizeiinspektion Oldenburg.

Satz und Layout:
POK in Miriam Dirks, POK Kurt Baumgardt, WSPSt Brake

Bilder: Sofern nicht namentlich erwähnt aus eigenem Bestand.

Quellenangaben:
Buten und Binnen - die Wasserschutzpolizei und ihre Geschichte, Polizeimuseum Nienburg
Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar (weska)
Verkehrsberichte der Wasserschifffahrtsverwaltung
Internetrecherche Elwis, Google, Wikipedia
Statistiken städtische Häfen
Statistiken Hafenbetriebsgesellschaften
eigene Unterlagen, Daten und Fotos

Redaktionsschluss 01.08.2022

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht immer die Meinung der Redaktion oder der Leitung der Wasserschutzpolizeiinspektion wieder. Änderungen eingesandter Manuskripte bleiben der Redaktion vorbehalten. Ein Anspruch auf Veröffentlichung besteht nicht. Eine Weitergabe an Außenstehende oder der Nachdruck – auch auszugsweise – sind nur mit Genehmigung der Redaktion zulässig. Die Benutzung von Anschriften und Ausschnitten zur Anzeigenwerbung ist untersagt und wird als Verstoß gegen die gesetzlichen Bestimmungen strafrechtlich verfolgt.



„Über den Wind können wir nicht bestimmen, aber wir können die Segel richten“