



225 Jahre
Wasserschutzpolizei
Hamburg



225 Jahre
Wasserschutzpolizei
Hamburg

Impressum

Herausgeber: Polizei Hamburg
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg

Telefon: 040 4286-65001

E-Mail: wspl@polizei.hamburg.de
Internet: www.polizei.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Polizeipräsident Wolfgang Kopitzsch

Koordination: Jana Nevermann

Grafik/Layout: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit,
PÖA 2, Ulrich Bußmann

Titelfoto: Polizei Hamburg, WS 4 (Baujahr 1956)

Fotos: Für die Bildmotivunterstützung bedanken wir uns bei
Kolja von der Lippe, Thomas Laukat, Rüdiger Gaertner (Rüga Media),
Oliver Rohé (ZD 61), der AIDA Cruises, Calado, Kozini, Bernd Kröger,
Schiddrigkeit (alle Fotolia.com), der Wasserschutzpolizei Rotterdam,
der Feuerwehr Hamburg und dem LKA 38 (Fotografie).

Druck: GK Druck Gerth und Klaas GmbH & Co KG

Auflage: 2500

Erschienen: August 2012

Vorwort



**Frank-Martin Heise,
Leiter der Wasserschutzpolizei,
Freie und Hansestadt Hamburg**

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

225 Jahre Wasserschutzpolizei Hamburg – eine lange Zeit!

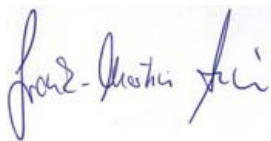
Wir feiern in diesem Jahr den besonderen Geburtstag der wohl ältesten Hafenspolizei der Welt. Zwölf Mann waren es, verteilt auf drei Schichten und ausgerüstet mit der Zollyacht und einer Ruderjolle, die der Hamburger Senat und der Rat 1787 zum Schutz der Interessen Hamburger Kaufleute vor Ladungsdiebstählen im Hafen eingesetzt haben.

Heute gehören insgesamt 34 Boote unterschiedlicher Art und Größe zur Flotte der Hamburger Wasserschutzpolizei. Für die Aufgaben an Land stehen 54 Streifenwagen und andere Fahrzeuge zur Verfügung. Mehr als 500 Männer und Frauen sind für die Sicherheit im Hamburger Hafen, auf der Elbe, in Teilen des Küstenmeeres und für einige Aufgaben im gesamten Stadtgebiet verantwortlich. Die Überwachung der Sicherheit des Schiffsverkehrs und des Gefahrguttransports sowie die Grenzkontrolle sind nur einige Facetten unserer täglichen Arbeit. Mit Herzblut und Professionalität erfüllen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben nicht nur mitten im Herzen unserer Stadt. Wir sind sehr stolz auf das Vertrauen, das uns die Beschäftigten im Hafen, die Hamburger Hafenvirt-

schaft und die Menschen in der Freien und Hansestadt Hamburg entgegen bringen. Das ist die größte Anerkennung, die wir erlangen können.

Wir werden alles daran setzen, unsere Arbeit professionell und engagiert weiterzuführen.

Diese Festschrift führt Sie durch die lange Entwicklung und das Wirken der Hamburger Wasserschutzpolizei zum Wohle der Stadt und ihres Hafens. Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft werden beschrieben und illustriert. Lassen Sie sich überraschen. Im Namen der gesamten Wasserschutzpolizei wünsche ich Ihnen beim Lesen der folgenden Seiten viel Freude.



Frank-Martin Heise

Grußwort



**Olaf Scholz,
Erster Bürgermeister,
Freie und Hansestadt Hamburg**

Am 26. Oktober 1787 wurde in Hamburg die Wasserschutzpolizei gegründet – damals noch unter dem Namen „Hafenpatrouille“. Grund dafür waren die anhaltenden Klagen der Hamburger Kaufmannschaft über Ladungsdiebstähle und -beraubungen im Hamburger Hafen.

Heute ist die Wasserschutzpolizei Hamburg die wohl älteste Hafenzentrale der Welt. Ihre Aufgaben haben sich im Laufe der vergangenen gut 200 Jahre stark verändert. Gerade die Zunahme des Schiffsverkehrs brachte die große Herausforderung mit sich, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und die Einhaltung der Verkehrsregeln auf dem Wasser jederzeit gewährleisten zu können. Auch bei der Überwachung internationaler und nationaler Vorschriften zum Transport gefährlicher Güter und zum Umweltschutz, der Kontrolle des grenzüberschreitenden Personenverkehrs an der Schengen-Außengrenze Hafen Hamburg sowie der Überprüfung von Qualifikationsnachweisen für Schiffsführungen und Besatzungsmitglieder leistet die Wasserschutzpolizei heute wichtige Arbeit. Mit der zusätzlichen Übernahme von Straßenverkehrsaufgaben im

Hafenbereich Mitte der 1990er Jahre ist sie zu einer „echten“ Hafenpolizei geworden. Mittlerweile fällt auch der Schutz des Hafens und der Schifffahrt vor terroristischer Bedrohung in den Verantwortungsbereich der Wasserschutzpolizei. Das breite Aufgabenspektrum ist ein anschauliches Beispiel für die Entwicklung des maritimen Welthandels und der Hafenstadt Hamburg.

Der 225. Geburtstag der Hamburger Wasserschutzpolizei ist ein stolzes Jubiläum. Dazu gratuliere ich recht herzlich. Mein besonderer Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die durch ihren Einsatz tagtäglich dafür sorgen, dass die hochkomplexen Abläufe im Hamburger Hafen reibungslos funktionieren.



Olaf Scholz

Grußwort



Michael Neumann,
Präsident der Behörde für Inneres und Sport,
Freie und Hansestadt Hamburg

Im Jahr 1787, also vor genau 225 Jahren, überschritt Hamburgs Einwohnerzahl die Grenze von 100 000 – Hamburg wurde zur Großstadt. Genau so lange ist es her, dass in Hamburg die „Hafenpatrouille“, der Vorläufer der Wasserschutzpolizei, eingerichtet wurde. Und das nicht ohne Grund: Schon damals lebte die Stadt von ihrem Hafen. Die Elbe war und ist Lebensader, im Hafen schlug das Herz der Hansestadt.

Seit Menschengedenken kommt es dort, wo erfolgreich gearbeitet und Geld verdient wird, zu Unregelmäßigkeiten und Diebstählen. Und so verwundert es nicht, wenn sich Kaufleute immer wieder über missliche Zustände im Hafen beklagten. Bereits 1755, so ist überliefert, wandten sich Kaufleute an die „Commerz-Deputation“, sie möge Einfluss auf den Rat der Stadt nehmen und gegen die „Schiffsdieberey innerhalb der Stadt am Niedern-Baum“ vorgehen. Damals wie heute waren die öffentlichen Kassen klamm. Deshalb antworteten der Rat und auch der Senat auf die wiederholten Gesuche der Kaufleute immer wieder, man könne den Bürgern keine neuen Kosten aufbürden!

Es sollte daher noch über 30 Jahre dauern, bis der ständige Druck der Kaufleute 1787 endlich Erfolg hatte – die „Hafenpatrouille“ war geboren. Seitdem entwickelte sie sich zur heute größten Hafen- und Wasserschutzpolizei Deutschlands. Sie ist mit 225 Jahren gleichzeitig die wohl älteste Wasserschutzpolizei, deren Jubiläum wir 2012 gebührend feiern.

Während ihres 225-jährigen Bestehens haben sich natürlich das Aufgabenspektrum, die technische Ausstattung, die rechtlichen Rahmenbedingungen und das Arbeitsumfeld grundlegend verändert. Der Hamburger Hafen hat sich von einem Universalhafen hin zum zweitgrößten Containerhafen Europas entwickelt. Im Gefüge des Hafens spielt die Wasserschutzpolizei eine signifikante Rolle. Sie trägt durch ihre Leistungen maßgeblich zum Ruf Hamburgs als ein sicherer und schneller Hafen bei.

Neben den Funkstreifenwagen, Motorrädern und Hubschraubern prägen die Boote der Wasserschutzpolizei das Bild unserer modernen und stets einsatzbereiten Polizei. Dabei ist die Wasserschutzpolizei heute nicht nur auf den schiffbaren Wasserflächen Hamburgs, sondern auch auf allen Landflächen im Hafen und auf Teilen des Küstenmeeres von der Hamburger Hafengrenze an im Einsatz. Neben den klassischen Polizeiaufgaben wie Gefahrenabwehr und Straftatenermittlung und den wasserschutzpolizeilichen Vollzugsaufgaben, deckt sie mittlerweile auch den maritimen Umweltschutz, Gefahrgut- und Abfallkontrollen, grenzpolizeiliche Kontrollen sowie weitere Spezialaufgaben ab.

Innerhalb der Stadtgrenzen auf Alster und Elbe, nur wenige Gehminuten von der Innenstadt entfernt, haben die Hamburgerinnen und Hamburger ihr jeweiliges Wassersportparadies. Gerade die Alster ist durch ihre Lage mitten in der Stadt ein sehr beliebtes und wegen der wechselnden Winde anspruchsvolles Segelrevier. Auch dort gibt es für unsere Polizei am und auf dem Wasser viel zu tun. Beim Alstereisvergnügen 2012 waren die Beamtinnen und Beamten Ansprechpartner für die vielen hunderttausend Eisläufer und Spaziergänger.

Eines ist jedoch seit 225 Jahren unverändert geblieben: Die Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei leisten hervorragende und qualifizierte Arbeit. Dafür möchte ich mich nicht nur als zuständiger Senator, sondern auch als Bürger Hamburgs, an dieser Stelle herzlich bei Ihnen bedanken.

Herzlichen Glückwunsch zu 225 Jahren erfolgreicher Sicherheitsarbeit rund um den Hamburger Hafen, auf der Alster und ihren Kanälen. Durch Ihre engagierte Arbeit sichern Sie Wohlstand und Freiheit in unserer Stadt. Sie tragen wesentlich dazu bei, dass sich Hamburg von seiner schönsten Seite, der Wasserseite, zeigen kann – weltoffen und international.

Für die Zukunft wünsche ich Ihnen immer eine „Handbreit Wasser unter dem Kiel“!



Michael Neumann

Grußwort



**Wolfgang Kopitzsch,
Polizeipräsident,
Freie und Hansestadt Hamburg**

Die Wasserschutzpolizei Hamburg (WSP) feiert in diesem Jahr ihr 225-jähriges Bestehen. Einstmals, genauer gesagt am 26. Oktober 1787, wurde die heutige Wasserschutzpolizei vom Senat als zwölköpfige Patrouille ins Leben gerufen und der Auftrag lautete: „Schutz von Kaufmannsgut im Sommer und im Winter bey Tag und bey Nacht zu Wasser und zu Lande vor diebischem Schiffsvolk!“ Heute ist das Aufgabenspektrum deutlich vielfältiger. In Europas zweitgrößtem Seehafen – nach umgeschlagener Tonnage – ist die WSP mit gut 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Tag und Nacht im Einsatz. Sie nimmt dabei in der Gesamtorganisation Polizei eine Sonderrolle ein. Mit Begriffen wie MARPOL oder SOLAS, um nur zwei Beispiele zu nennen, verbinden nur die „Wasserschützer“ eine schiffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgabe. Aber auch die Reduzierung auf die männliche Ansprache wird der heutigen WSP nicht mehr uneingeschränkt gerecht, auch hier halten vermehrt Frauen Einzug in den Alltag der WSP; eine Entwicklung, die ich ausdrücklich begrüße.

Es ist das Zusammenspiel aller im Hafen tätigen Akteure, das für einen reibungslosen Umschlag sorgt und den Hamburger Hafen trotz der Revierfahrt über die Elbe von Cuxhaven bis in das Herz der Stadt für die Reedereien attraktiv gestaltet. Dabei ist zu beachten, dass der gesamte Verlauf der Elbe von ihrer Mündung weit vor Cuxhaven bis nach Schnackenburg in Niedersachsen durch die Zuständigkeit der WSP Hamburg im Rahmen der schiffahrtspolizeilichen Aufgabenerfüllung gekennzeichnet ist. Auf insgesamt 275 Stromkilometern Elbe sorgt die WSP für die erforderliche Sicherheit zur Ausübung von Berufs- und Sportschiffahrt.

Im Hamburger Hafen ist die WSP gleichzeitig auch Grenzpolizei. Während diese Aufgabe an sonstigen Grenzübergangsstellen, wie beispielsweise dem

Flughafen, der Bundespolizei obliegt, ist für die grenzpolizeiliche Aufgabe in unserem Hafen die WSP zuständig. Dahinter steht die Überlegung, die Schiffsführungen so wenig wie möglich zu belasten. Kurze Liegezeiten der Schiffe sind heute die Regel und so wurde das System „one face to the customer“ entwickelt.

An die Terroranschläge des 11. September 2001 wird sich, auch über zehn Jahre nach den Ereignissen, noch jeder erinnern. In der Folge wurden internationale Vorschriften an die neuen Bedrohungsszenarien angepasst; die Folgen sind heute tagtäglich auch im Hamburger Hafen deutlich sichtbar. Das Stichwort Hafensicherheit hat einen neuen, sehr hohen Stellenwert erhalten; nachgewiesene Sicherheit ist ein wesentlicher Standortfaktor. Die WSP hat zeitnah nach den Ereignissen schnell und zupackend reagiert. Heute wacht die „Designated Authority WSP 031“ über die Einhaltung der verschärften Sicherheitsstandards der Umschlagsbetriebe, an Bord von Seeschiffen zudem die Vollzugskräfte der örtlich zuständigen Wasserschutzpolizeikommissariate.

Nun ist es sicherlich nicht die „Aufgabe“ eines Grußwortes, das breite Aufgabenspektrum der WSP in Gänze darzustellen. Hierzu werden verschiedene Fachautoren in der Festschrift noch zu Worte kommen und insofern möchte ich mich abschließend auf einige Kernaussagen beschränken. Der Dienstzweig Wasserschutzpolizei ist im Vergleich mit Schutz- und Kriminalpolizei eher klein, dennoch aber auf seinem Spezialgebiet ausgesprochen leistungsfähig und hat innerhalb der Hamburger Wirtschaft hohes Ansehen. Ich wünsche mir von der WSP weiterhin die gewohnt konstruktive, selbstbewusste und letztlich kollegiale Mitarbeit auf allen Ebenen zum Wohle des Hamburger Hafens und der Polizei Hamburg. Ich bedanke mich ausdrücklich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der WSP und freue mich sehr auf die weitere Zusammenarbeit mit Ihnen allen.

Ihr



Wolfgang Kopitzsch



Inhalt

4	Vorwort
6	Grußworte
14	Wortbeiträge
	Rückblick
32	Ursprung und historische Entwicklung der Wasser- schutzpolizei der Freien und Hansestadt Hamburg
46	Dienstkleidung
48	Besoldung
	Die Wasserschutzpolizei heute
62	Aufbau, Organisation, Zuständigkeit
66	Schiffssicherheit und Umweltschutz
72	Ein Artikel über Gefahrgut – eine Schnapsidee?
75	Gefahrguttransporte – Ein Schiff wird kommen
77	Tankschiff in Flammen
80	Bekämpfung der Umweltkriminalität
83	Hafensicherheit
84	Grenzpolizeiliche Aufgaben
88	Straßenverkehrsaufgaben
90	Länderübergreifende gemeinsame Aufgaben

Rund um den Hamburger Hafen

- 92** Kreuzschifffahrt – spektakuläre Anläufe
- 97** Hafengeburtstag Hamburg
- 100** Ereignisse im und um den Hamburger Hafen
- 110** Bombenfund im Freihafen
- 111** Alstereisvergnügen
- 113** Veränderungen im Wandel der Zeit
- 114** Wegfall der Freihafengrenze
- 115** Benchmarking mit Rotterdam und Shanghai
- 116** World Port Security Summit

117 Nachwuchs

118 Schlusswort



Helmut Schmidt
Bundeskanzler a.D.

225 Jahre Hamburger Wasserschutzpolizei – das ist ein Jubiläum von Seltenheitswert, wie es in unserer schnelllebigen Zeit nur wenigen Institutionen vergönnt ist.

Frühzeitig ins Leben gerufen, haben die Beamten der „Hafenpatrouille“ bereits am Ende des 18. Jahrhunderts dazu beigetragen, den Hamburger Hafen ein gutes Stück sicherer zu machen. Inzwischen hat der ursprüngliche Gründungszweck – nämlich die Verhinderung von Ladungsdiebstählen – gegenüber anderen Aufgaben an Bedeutung verloren. Ganz andere Anforderungen sind entstanden, bedingt durch die Weiterentwicklung der Logistik, des Transportwesens und nahezu jedweder Technik.

Die Wasserschutzpolizei hat zu allen Zeiten im Hafen ihren Mann gestanden. Kriege und Krisenzeiten, aber auch Katastrophenfälle von sehr unterschiedlicher Art und sehr verschiedenen Gefahren haben den Beamten immer wieder ein hohes Maß an Einsatzbereitschaft abverlangt.

So war es auch zur Zeit der Hamburger Flutkatastrophe 1962. Viele der damaligen Beamten waren plötzlich mit Aufgaben konfrontiert, auf die man überhaupt nicht vorbereitet war und die man zuvor niemals geübt hatte. Denn buchstäblich über Nacht befanden sich in den frühen Morgenstunden des 17. Februar viele Tausende auf Waltersshof,

in Wilhelmsburg und in den Vier- und Marschlanden in unmittelbarer Lebensgefahr. In dieser Existenzkrise musste jeder helfen – und zwar sofort! – und doch mit Überlegung, um den Rettungserfolg nicht zu gefährden. Und keiner konnte nach Vorschriften und Gesetzen fragen. Und damals haben sich sowohl der Leitende Polizeidirektor Hans Ottenstreuer als auch die Wasserschutzpolizei insgesamt hervorragend bewährt. Vielleicht hat es geholfen, dass die meisten Beamten damals seebefahrene Männer waren und sich mit Orkan und mit Wasserfluten auskannten.

In dem halben Jahrhundert seither hat das Aufgabenspektrum der Wasserschutzpolizei neben seinen Kernbereichen auch neue und häufig wechselnde Aufgaben umfasst. Seit die Aufgaben auf den Straßen im Hafen dazugekommen sind, ist die Wasserschutzpolizei inzwischen zu einer allzuständigen Hafenpolizei geworden. Aber aktuelle Gefahrenlagen und auch Bedrohungen der Sicherheit von außen, von denen die internationale Schifffahrt und ihr Umfeld nicht ausgenommen sind, können auch in Zukunft immer wieder unvermutet eintreten. Sie erfordern abgestimmtes Verhalten aller beteiligten Sicherheitskräfte. Dabei wird die Wasserschutzpolizei zur Schnittstelle zwischen Wasser und Land. Sie steht für die Sicherheit im Hamburger Hafen. Sie war und bleibt deshalb ein unverzichtbarer Faktor.

Zu ihrer langjährigen erfolgreichen Tätigkeit zum Wohle der Hamburger, ihrer Stadt und ihres Hafens gratuliere ich der Wasserschutzpolizei von Herzen und wünsche ihr Erfolg und gutes Gelingen in ihren heutigen Aufgaben und gegenüber allen zukünftigen Herausforderungen.

Helmut Schmidt



Kpt. Albrecht Kramer
Ältermann der
Lotsenbrüderschaft Elbe



225 Jahre Wasserschutzpolizei Hamburg sind ein guter Grund, um in die Vergangenheit zu blicken, aber auch ein Grund, nach vorn zu sehen. Ganz besonders jedoch eine gute Gelegenheit, heute Dank zu sagen und zu feiern.

Es ist mir eine große Freude und Ehre, an dieser Stelle seitens der Lotsenbrüderschaft Elbe zu diesem großen Jubiläum gratulieren zu dürfen. Denn Polizei und Lotsen sind auf und an der Elbe seit mehr als zwei Jahrhunderten feste Bestandteile der Sicherheitskette auf dem Fluss.

1787 war nicht nur das Geburtsjahr der Wasserschutzpolizei Hamburgs, sondern auch das Geburtsjahr des Wasserträgers Johann Wilhelm Benz. Von ihm stammt das Hamburger Begrüßungsritual für das Ausland: „Hummel Hummel – Mors Mors“.

Griephummer war das Spottwort für die Gerichtsdienere, die mit ihren langen Armen die Verbrecher fingen und vorführten. Wie solch ein fleißiger Hummer ging der Wasserträger „Hans Hummel“ tagein tagaus durch die Straßen und vermittelte so den Eindruck einer fleißigen Hummel. Mit diesem Wort neckten ihn die Kinder. Der fleißige Mann konnte sich nicht wehren und beantwortete den kleinen Reim mit „Mors Mors“. Im Gegensatz zu diesem

eher derben Witz steht die Zeit des Klassizismus. Schillers Uraufführung des Don Karlos fiel in das Geburtsjahr.

Der Strom und das Leben am Strom haben Hamburg und die Region geprägt. Der Polizei als Schutz des Bürgers fällt in jeder Region eine wichtige Rolle zu. In unserer vom Fluss geprägten Region musste sie auch auf das Wasser gehen, um ihre Aufgaben wahrnehmen zu können. Diese Aufgaben sind heute mannigfaltig und schließen aufgrund des Dreiländerabkommens den Schutz des Gebietes von Lauenburg bis zur Elbmündung unterhalb Cuxhavens ein. Die Aufgaben sind im Laufe der Jahre gewachsen und umfassen ein weites Gebiet.

Dazu gehören in Stichpunkten das Erkennen und die Abwehr von Gefahren für den Schiffsverkehr, die Prüfung des Verhaltens im Verkehr, die Ausrüstung und Bemannung, die Überprüfung der Schiffspapiere und Befähigungsnachweise der Schiffsführer und Mannschaften auf den Wasserfahrzeugen. Sie fungiert im Hafen als Vertreterin der Ausländerbehörde. Von zunehmender Bedeutung ist auch die Funktion der Wasserschutzpolizei als Exekutivorgan der Umweltbehörden. Von ihr wird auch der grenzüberschreitende Verkehr im Hamburger Hafen überwacht. In ganz Hamburg kontrolliert die WSP die Gefahrgut- und Abfalltransporte.

Die Fülle dieser Aufgaben ist so geballt, dass ich mich auf das, was uns verbindet zurück ziehen möchte. Dies sind die verkehrlichen Angelegenheiten und der Umweltschutz. Beide sind Aufgabengebiete, die sich mit den Aufgaben der Lotsen überschneiden. Die Lotsen können über viele Jahre auf eine perfekte und harmonische Zusammenarbeit mit den Angehörigen der Wasserschutzpolizei zurückblicken. Eine stets gewährte und gelebte Fairness zwischen ihnen

entspringt den gemeinsamen Wurzeln. Die auf den Schiffen eingesetzten Beamten der WSP sind zu einem guten Teil ebenfalls durch die Seefahrtzeit vorgeprägt. Somit entspringen beide Berufsgruppen der gleichen Quelle. Den Rest macht der Dienst auf den Schiffen, gleich in welcher Funktion. Der Respekt vor der Natur und der respektvolle Umgang miteinander sind sehr ausgeprägt.

So sehe ich denn froh den nächsten 225 Jahren einer hervorragenden Kooperation zwischen der Wasserschutzpoli-



Klaus Ernst Beyer
Kapitän zur See
Kommandeur Landeskommando
Hamburg



Langsam nähert sich der graue Koloss der Elbmündung. Das Land kommt dichter und steuerbord voraus sind trotz des grauen Dezemberwetters und der Schauerböen die Kräne von Cuxhaven gut zu sehen. Erleichtert registriert der Kommandant auf der Brücke des Flugzeugträgers HMS ILLUSTRIOUS, Captain Jerry Kyd, das Boot mit dem blauen Funkellicht, das sich mit hoher Fahrt nähert. Der erfahrene Marineoffizier der Royal Navy weiß nur zu gut, dass sein eigentlich kampfkraftiges und stolzes Schiff auf der Elbe einer möglichen terroristischen Bedrohung kaum etwas entgegenzusetzen hat. Captain Kyd läuft aber nicht zum ersten Male

zei und der Lotsenschaft entgegen. Mein Dank gilt allen, die mit Offenheit, Fairness und Verständnis die zu lösenden Aufgaben angingen. Mein Wunsch ist eine weitere prosperierende Kooperation und ein Miteinander, wie es unter Seeleuten ein festes Gesetz ist.

Albrecht Kramer

die Elbmetropole an und weiß, dass er sich auf die Revierkenntnis und Professionalität seiner Kollegen der Hamburger Wasserschutzpolizei auf der Elbe verlassen kann. Man fühlt sich halt in guten Händen!

Allein 2011 hat die Hamburger Wasserschutzpolizei 15 Kriegsschiffe auf der Elbe ein- und auslaufend eskortiert und dafür gesorgt, dass alle unsere nationalen und internationalen Schiffsbesuche ohne den kleinsten Zwischenfall abgelaufen sind. Aber an der Pier hört der Service noch lange nicht auf. Kriegsschiffe haben natürlich auch am Liegeplatz ein besonderes Sicherheitsbedürfnis. Zwar gibt es in der Hansestadt kein konkretes Bedrohungspotenzial, aber Vorsicht ist ja bekanntlich die Mutter der Porzellankiste. So kreisen rund um die Uhr see- und landseitig Patrouillen um die Schiffe und vermitteln ein angenehmes Gefühl der Sicherheit. Feldjäger in Flecktarn und goldtrassierte Polizeibeamte arbeiten dabei wie selbstverständlich Hand in Hand. Man kennt und man mag sich.

Wir, die Kameraden der Bundeswehr vom Landeskommando Hamburg und die Kollegen der Wasserschutz-

polizei sehen in Uniform nicht nur sehr ähnlich aus, sondern wir haben auch denselben Leuchtturm und uns verbindet das gleiche Ziel.

Diese sehr gute Zusammenarbeit fällt natürlich nicht vom Himmel. Wir kennen uns seit vielen Jahren gut. Auf allen Ebenen, und besonders auf der Ebene der Leitungen, hat sich über Jahre Vertrauen und Respekt vor dem Können der Anderen entwickelt.

Wir sind von Ihnen intensiv in Aufgaben der Wasserschutzpolizei eingewiesen worden und haben so tiefe Einblicke in die Polizeiarbeit im Hafen gewonnen. Auch wenn natürlich nicht immer alles glatt geht. So erinnere ich mich gut, dass ich 2010 zusammen mit dem Leiter der Wasserschutzpolizei zwei vergebliche Versuche unternommen habe, eine Exkursion im Rahmen der Katastrophenvorsorge auf die Insel Neuwerk mit dem

Flaggschiff der WSP durchzuführen. Aber beide Male, als sich die beiden „Vierstreifer“ der kleinen Nordseeinsel nähern wollten, zeigte Neptun seine Krallen und ließ uns unverrichteter Dinge umkehren, da ein Ausbooten mit dem Tochterboot nicht möglich war.

Ihr Landeskommando Hamburg gratuliert zu 225 Jahren erfolgreicher Arbeit auf der Elbe und im Hafen und wünscht auch für die Zukunft „Fair Winds and Following Seas“.



Klaus Ernst Beyer



Ulrich Schmidt
Leiter der Abteilung
Schiffssicherheit in der BG Verkehr



Es ist mir eine große Freude, der Wasserschutzpolizei Hamburg zu ihrem 225-jährigen Bestehen persönlich meine Glückwünsche und die Glückwünsche der gesamten Dienststelle Schiffssicherheit und der BG Verkehr zu übermitteln.

Gemeinsame Ziele verbinden. Unser verbindendes Ziel ist die Sicherheit des Schiffsverkehrs und der Schutz der maritimen Umwelt. Dies vor Augen können wir auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit zurückblicken.

Die Festhalterate unternormiger Schiffe weist einen Trend auf, der stetig nach unten zeigt. Zu dieser überaus positiven Entwicklung hat die professionelle und engagierte Arbeit der Wasserschutzpolizei Hamburg einen unverzichtbaren Beitrag geleistet.

Diese bewährte maritime Sicherheitspartnerschaft gilt es zu erhalten und weiter zu entwickeln, denn die gegenwärtige Entwicklung in der Schifffahrt stellt uns vor neue Herausforderungen.

Immer mehr Großcontainerschiffe laufen den Hamburger Hafen an. Darunter auch bereits Schiffe der Super-Post-Panmax-Klasse über 13 000 TEU. Gefahrstofftransporte nehmen zu. Heterogene Besatzungen aus unterschiedlichen Kulturkreisen mit sehr unterschiedlichen Voraussetzungen und Kenntnissen prägen das Profil der Besatzungen moderner Schiffe. Die Anzahl der Besatzungsmitglieder nimmt infolge zunehmender Automatisierung trotz steigender Schiffsgröße ab.

Auch in den zurückliegenden Jahren haben wir uns immer wieder Veränderungen stellen müssen. Unter den sich stetig wandelnden Bedingungen haben wir gemeinsam unsere Aufgaben zuverlässig erfüllt. Ich bin deshalb



Joachim Franklin
Präsident der Bundespolizei-
direktion Bad Bramstedt



Ich gratuliere Ihnen persönlich, aber auch im Namen der Angehörigen der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt sehr herzlich zum 225-jährigen Bestehen der Wasserschutzpolizei Hamburg.

Die Wasserschutzpolizei Hamburg, die im europäischen Raum die Älteste ihrer „Zunft“ ist, kann auf eine sehr beeindruckende und interessante Geschichte zurückblicken und hat nicht nur an der Küste, son-

überzeugt, dass es uns auch in Zukunft gelingen wird, den Schiffsverkehr sicherer zu gestalten, mit einem starken Partner an unserer Seite.

In diesem Sinne wünsche ich den Jubiläumsfeierlichkeiten einen guten Verlauf und der Wasserschutzpolizei Hamburg alles Gute für die nächsten 225 Jahre.



Ulrich Schmidt

dern auch in ganz Deutschland und weltweit einen guten Ruf.

Als im Jahr 1787 die erste zwölfköpfige „Hafenpatrouille“ ihren Dienst antrat, konnte keiner ahnen, dass 225 Jahre später in Hamburg eine der modernsten Wasserschutzpolizeien Deutschlands existiert, die mit der rasanten Hafen- und Schifffahrtsentwicklung der Freien und Hansestadt Schritt hält.

Bestand am Anfang ihres Bestehens die Aufgabe allein darin, den Diebstahl beim Warenumschatz im Hafen zu verhindern, erfüllt die Wasserschutzpolizei heute vielfältige polizeiliche Aufgaben, die eine hohe Professionalität und ein großes Maß an Fach- und Spezialkenntnissen von ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verlangen. Sie tragen mit ihrer täglichen Arbeit dazu bei, die Sicherheit und Ordnung auf den Gewässern und Wasserstraßen Hamburgs sowie dem angrenzen-

den Küstenmeer der Bundesrepublik Deutschland zu gewährleisten.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundespolizei schätzen die Hamburger Wasserschutzpolizei als einen zuverlässigen und starken Partner im maritimen Sicherheitsgefüge Deutschlands, sei es in der Bewältigung von maritimen Einsatzlagen im gemeinsamen Lagezentrum See in Cuxhaven, bei der Erarbeitung von gemeinsamen Konzepten im grenzpolizeilichen Aufgabenbereich, beim anlassbezogenen Informationsaustausch oder in fachspezifischen Gesprächen auf maritimen Fachtagungen.



Harald Vittinghoff
1. Vorsitzender
Klub Woterkant e.V.

Klub Woterkant e.V.

Das 225-jährige Gründungsjubiläum der Wasserschutzpolizei Hamburg ist ein Ereignis, das die Mitglieder vom Klub Woterkant e.V. besonders berührt. Unser Vorläufer, der Verein der Hafenspolizeibeamten zu Hamburg, gründete sich 1901 wegen katastrophaler sozialer Verhältnisse bei der Wasserschutzpolizei.

Da es noch keine Gewerkschaft gab, die sich für die Wasserschutzpolizeibeamten einsetzte, übernahm der Verein

Ich freue mich auf eine noch lange andauernde vertrauensvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Für mindestens die nächsten 225 Jahre wünsche ich Ihnen, der Wasserschutzpolizei Hamburg, persönlich viel Glück und Erfolg bei der Bewältigung aller zukünftigen Herausforderungen, immer eine Hand breit Wasser unterm Kiel und allzeit eine gute Fahrt.
Hummel, Hummel!

Joachim Franklin

diese nicht leichte Aufgabe. Auch der aus dem Verein der Hafenspolizeibeamten zu Hamburg hervorgegangene Klub Woterkant setzte diese Arbeit für die Pensionäre der Wasserschutzpolizei bis heute fort.

Das heute sehr gute Verhältnis zu den „Aktiven“ ist unter anderem selbstverständlicher Teil unserer Bemühungen, jedem Pensionär die Möglichkeit zu geben, nach langem beruflichem Einsatz für unseren Staat nicht in die Vereinsamung zu fallen. Für uns war unser Beruf noch Berufung und nicht nur ein Job. Aus diesem Grunde interessieren uns auch die Entwicklung und die heutigen Einsatzmittel bei der Wasserschutzpolizei besonders, ebenso lassen uns die enormen Veränderungen im Hafen – für viele Jahrzehnte unser Arbeitsgebiet – immer wieder staunen. Alle zwei bis drei Jahre nehmen wir gern die Möglichkeit wahr, unter sachkundiger Führung den Hafen zu bereisen. Für diese Möglichkeit möchte ich mich auch im Namen unseres Vorstandes und der Mitglieder bedanken. Bedan-

ken möchten wir uns auch bei der Führung der Wasserschutzpolizei für die Bereitschaft, uns durch Referate während unserer Klubtreffen ausführlich über Neuerungen zu informieren.

Wir laden ausdrücklich alle „Aktiven“ ein, nach der Pensionierung Mitglied im Klub Woterkant e.V. zu werden und dadurch auch den Kontakt zwischen Jung und Alt zu pflegen.

Den „Aktiven“ – ob Direktor oder „Neuling“ – wünschen wir bei der Bewältigung ihrer – manchmal auch lebensgefährlichen – Aufgaben stets eine ruhige Hand und Ver-

ständnis für den Anderen. Nur durch ein positives und konstruktives Miteinander können Fortschritte auf allen Gebieten erzielt werden.

Der Wasserschutzpolizei Hamburg wünschen wir zum 225-jährigen Jubiläum für das Gelingen der Festveranstaltungen, aber auch für die weitere Arbeit, alles Gute.



Harald Vittinghoff



Monika Breuch-Moritz
Präsidentin des Bundesamtes für
Seeschifffahrt und Hydrographie



1755 waren die Hamburger Kaufleute es leid, regelmäßig im Hafen bestohlen zu werden. Sie forderten den Rat der Stadt Hamburg auf, gegen die wachsende Kriminalität vorzugehen. 1787 – dreißig Jahre später – trat mit der „Niederhafen Patrouille“ die erste Hafenpolizei der Welt ihren Dienst an.

Ursprünglich sollte sie mit Bajonett, einem mit Stadtwappen versehenen Stock und einer Signalpfeife bei Gefahr eingreifen und die im Hafen stationierte Militärwache

alarmieren. Heute gewährleistet sie die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt im größten und wichtigsten deutschen Seehafen. Sie überwacht nicht nur den Schiffsverkehr im Hafengebiet und auf der Elbe. Zu ihren Aufgaben gehört auch die Personenkontrolle an Land und auf den Schiffen. Über 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten unter anderem auf 14 Streifenbooten und weiteren kleineren Booten auf dem Wasser, die auch zur Evakuierung bei Sturmflut und Hochwasser eingesetzt werden.

Die Wasserschutzpolizei Hamburg ist heute ein wichtiger Partner des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Das BSH als Verwaltungsbehörde und die Wasserschutzpolizei Hamburg als Vollzugsbehörde arbeiten Hand in Hand zum Beispiel bei der Überwachung von Sicherheitsvorschriften, bei der Umsetzung von technischen Anforderungen oder, wenn es um den ordnungsgemäßen Einsatz von Navigationsgeräten oder Navigationsleuchten geht.



Die Wasserschutzpolizei verfolgt Verstöße gegen Vorschriften zum Schutz der Meeresumwelt, wie sie von der IMO im MARPOL-Abkommen festgelegt sind, und kontrolliert die Einhaltung an Bord der Schiffe – vom Öltagebuch bis zur Müllentsorgung. Sie verfolgt Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in der Berufs- und in der Sportschifffahrt und führt Ermittlungsverfahren und laufende Anhörungen durch. Im Auftrag des BSH ist die Wasserschutzpolizei auch im Bereich der Abwehr äußerer Gefahren auf See tätig. Im Rahmen dieser Aufgabe kontrolliert sie auf Schiffen, die einen deutschen Hafen anlaufen, ob internationale, europäische und nationale Vorschriften eingehalten werden, damit der Seeverkehr vor kriminellen Angriffen geschützt ist. Sie ist auch „unsere Instanz vor Ort“.

So freue ich mich bei meinen Spaziergängen an der Elbe oder beim Blick aus der Hafency, wenn ich ein

Schiff der Wasserschutzpolizei entdecke oder sehe, wie es die Parade beim Hafengeburtstag anführt! Aber das ist nicht der Alltag – ich habe höchsten Respekt vor der oft schwierigen und nicht ungefährlichen Aufgabe, die unsere Kolleginnen und Kollegen täglich draußen wahrnehmen.

Im Namen aller im BSH gratuliere ich der Wasserschutzpolizei Hamburg ganz herzlich zum 225. Geburtstag. Wir sagen Dank für die immer hervorragende Kooperation und freuen uns auf eine weiterhin gute, enge und intensive Zusammenarbeit!

Monika Breuch-Moritz



Jens Meier

Vorsitzender der Geschäftsführung



Jörg Pollmann

Hafenkapitän



Die Geschichte der Wasserschutzpolizei ist eng mit der Entwicklung des Hamburger Hafens verknüpft. Ohne sie wäre der Hafen sicherlich nicht das, was er heute ist: einer der sichersten Häfen der Welt. Wichtig dafür ist die enge Zusammenarbeit der

Wasserschutzpolizei mit der Hamburg Port Authority (HPA). Jeden Tag arbeiten wir gemeinsam daran, allen Schiffen und ihren Besatzungen einen sicheren und in der Abfertigung auch schnellen Hafen zu bieten. Dabei hat sich über die Jahrzehnte ein

Arbeitsverhältnis entwickelt, das von gegenseitigem Respekt und Verständnis geprägt ist. Neben „klassischen“ Aufgaben, wie der Kontrolle des Schiffsverkehrs und der Zusammenarbeit bei Havarien und Unfällen, sind es besondere Anlässe wie beispielsweise der Hafengeburtstag, die diese Zusammenarbeit ausmachen.

In einer gemeinsamen Regiezentrale koordinieren Wasserschutzpolizei und das Oberhafenamt der HPA zusammen mit der Hamburg Messe den Ablauf dieses größten Hafenfestes der Welt. Millionen Zuschauer aus Hamburg und der ganzen Welt können die großen Schiffe als Spektakel genießen, während im Hintergrund akribisch gearbeitet wird. Wir profitieren alle von der professionellen Arbeit, mit der sich die Hamburger Wasserschutzpolizei hier einbringt. Dabei macht besonders die kollegiale Zusammenarbeit viel Spaß.

Diese enge Verzahnung macht es uns auch einfacher, auf schwierige Herausforderungen zu reagieren. Seit 2004 arbeiten wir zusammen im Rahmen der Designated Authority Hafensicherheit. Diese Dienststelle beschäftigt sich mit Aufgaben der Gefahrenabwehr auf Schiffen sowie Hafenanlagen und wird von Mitarbeitern der Wasserschutzpolizei und der Hamburg Port Authority besetzt. Leitung und Stellvertretung teilen sich beide Seiten. Das braucht Vertrauen und fast blindes Verständnis. Beides konnte sich in unserer gemeinsamen 225-jährigen Geschichte entwickeln.

Die Wasserschutzpolizei ist aus dem Hamburger Hafen nicht wegzudenken. Neben ihren originären Aufgaben überwacht sie die Einhaltung der schiffahrtspolizei-

lichen Vorgaben des Oberhafenamtes im Rahmen ihrer Streifenfahrten und unterstützt uns bei der Hafenplanung und Hafenentwicklung. Dabei spielt immer auch die menschliche Komponente eine wichtige Rolle. Zahlreiche gemeinsame Projektgruppen sowie der Austausch von Mitarbeitern im Rahmen von Hospitationen schärfen das Verständnis füreinander und verbessern das tägliche Miteinander. Diese traditionell gute Zusammenarbeit ist gewachsen und beruht auf einem tiefen Respekt vor der Arbeit des jeweils Anderen. Das gilt sowohl auf der Führungsebene als auch im Tagesgeschäft der Kollegen vor Ort.

Nicht zuletzt vertraut die Wasserschutzpolizei auch ihr Wertvollstes der HPA an. In der betriebseigenen Werft werden die Schiffe gewartet, die täglich im Hamburger Hafen patroullieren.

Seit nunmehr 225 Jahren arbeiten Wasserschutzpolizei und die Hamburg Port Authority gemeinsam daran, die steigenden Bedürfnisse des Hafens und der Schifffahrt zu berücksichtigen. Im Mittelpunkt stehen dabei immer die Sicherheit und das Wohl der Bürger, der Schiffsbesatzungen und der Menschen, die im Hafen arbeiten. Für die kommenden 225 Jahre wünschen alle Kollegen der Hamburg Port Authority der wohl ältesten Wasserschutzpolizei der Welt alles Gute und wir freuen uns auf weiterhin gute Zusammenarbeit.



Jens Meier

Jörg Pollmann



Tim Grandorff
Ältermann der
Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg



Die Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg gratuliert der Wasserschutzpolizei Hamburg herzlichst zu ihrem 225-jährigen Bestehen.

Wir danken den Polizeibeamten vor Ort und in der Verwaltung für eine stets gute und konstruktive Zusammenarbeit. Durch das effektive Zusammenspiel der Wasserschutzpolizei mit der Hamburg Port Authority, den Hafenslotsen sowie allen anderen Dienstleistern im Hamburger Hafen wie zum Beispiel den Schleppreedereien und Bootleuten ist eine Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Revier sichergestellt.

Das Aufgabenfeld der Wasserschutzpolizei ist breit gefächert: So unterstützen die Beamten zum Beispiel bei der Gefahrenabwehr und der Verfolgung von Straftaten sowie Ordnungswidrigkeiten in der Berufs- und Sportschiffahrt auf der Elbe und im Hafen.

Durch die durchweg pünktliche grenzpolizeiliche Eingangs- und Ausgangsabfertigung der Seeschiffe wird ein reibungsloser Organisationsablauf im Hafenbetrieb erzielt. Dies kommt auch den Hafenslotsen sehr zugute, da die Schiffe somit nach Lade-/Löschende sofort wieder auslaufen können, um den nächsten Bestimmungshafen ohne zusätzliche Zeitverzögerungen zu erreichen.

Besonders bei Großschiffsmanövern im Hamburger Hafen wird die Wasserschutzpolizei für die Hafenslotsen unterstützend tätig, da die Besatzungen der Polizeiboote dafür Sorge tragen, dass diese großen Schiffe nicht durch andere Fahrzeuge im Fahrwasser behindert werden.

Bei der Untersuchung von Schiffsunfällen treten die Beamten der Wasserschutzpolizei als kompetente und objektive Ermittler auf, sodass diese vergleichsweise selten auftretenden Vorfälle professionell abgearbeitet werden können.

Sollten den Hafenslotsen während ihrer Einsätze auf den Schiffen gravierende Verstöße gegen bestehende Sicherheits- und Ausrüstungsvorschriften auffallen, so sind die Polizeibeamten ein wichtiges Bindeglied, um derartige Mängel auf den Schiffen zeitnah zu beheben.

Vor allem im Hinblick auf den Umweltschutz leistet die Wasserschutzpolizei eine wichtige Arbeit für den Hamburger Hafen und seine Anlieger. Die Beamten überprüfen unter anderem die Einhaltung der Vorschriften für den Transport von Gefahrgut zu Wasser und auf dem Land. Mit der Verfolgung von Umweltdelikten trägt die Wasserschutzpolizei Hamburg maßgeblich dazu bei, dass auch „Sehleute“ und „Freizeitkapitäne“ unseren schönen Hafen jederzeit genießen können.

Die Hafenslotsenbrüderschaft dankt der Wasserschutzpolizei Hamburg für ihre wertvollen Dienste und wünscht alles Gute für die Zukunft.

Tim Grandorff



Dr. Hans-Heinrich Witte
Präsident der Wasser- und
Schiffahrtsdirektion Nord Kiel



Wasserstraßen wie die Elbe oder der Nord-Ostsee-Kanal sind wichtige Lebensadern. Als Verkehrswege sind sie auch Garanten für das wirtschaftliche Florieren einer großen Region. Seit jeher haben Menschen die Flüsse, Kanäle und Seewasserstraßen zum Transport von Waren und als Verkehrswege genutzt. Damit Schiffe ihre Waren sicher transportieren und pünktlich aus- und anliefern können, muss das System „Schiff – Wasserstraße – Hafen“ im internationalen Wettbewerb konkurrenz- und leistungsfähig sein und hohen Sicherheitsstandards genügen.

Es ist Aufgabe der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), einen sicheren und reibungslosen Schiffsverkehr zu gewährleisten und den wachsenden Anforderungen der modernen Schifffahrt gerecht zu werden. Ohne Regeln, ohne kontinuierliche Überwachung der Wasserstraßen, ist das nicht möglich. Umso mehr setzen wir seit Jahrzehnten auf die bewährte und kooperative Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei Hamburg.

Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung ist als Schiffahrtspolizeibehörde sowohl im Küstenmeer als auch auf der Elbe bis Hamburg zuständig. Die WSP Hamburg nimmt auf der Elbe bis zur Elbmündung in Cuxhaven und in Teilen des Küstenmeeres die Aufgabe des schiffahrtspolizeilichen

Vollzugs wahr. In den vergangenen Jahren hat sie sich stets als verlässlicher und kooperativer Partner erwiesen. Nicht nur durch fachlich kompetente Ermittlungsmaßnahmen bei Verkehrsverstößen, die durch die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord geahndet werden. Auch durch wertvolle Hinweise und Anregungen zu verkehrlichen Regelungen im örtlichen Zuständigkeitsbereich, beweist die WSP Hamburg immer wieder ihr wachsames Auge im schiffahrtspolizeilichen Vollzug.

Die Sicherheitspartnerschaft zwischen Bundes- und Landesbehörden wird aktiv gelebt. Gemeinsam bilden die Vollzugskräfte der WSP Hamburg und die maritime Verkehrssicherung der WSV zwei stabile Grundpfeiler. WSP und WSV ziehen fest an einem Strang und ermöglichen der Schifffahrt so das sichere und zügige Anlaufen des Hamburger Hafens. Aufgrund eines Verwaltungsabkommens zwischen den Bundesländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg bestehen enge und gute Kontakte zu den Mitarbeitern des Wasserschutzpolizeikommissariates 1, auch auf der Bundeswasserstraße Mühlenberger Loch und auf der Este. Wasserschutzpolizeiliche Aufgaben gibt es darüber hinaus auch auf den Nebenfahrwassern der Elbe, von der westlichen Hafengrenze bei Tinsdal bis St. Margarethen bei Brunsbüttel. Rund um die Uhr sind die Mitarbeiter der WSP Hamburg im Revier präsent. Vor allem in strompolizeilichen Angelegenheiten sind die Kollegen der WSP auch für unsere Verkehrszentrale in Brunsbüttel stets ein wichtiger und zuverlässiger Ansprechpartner.

Es sind die Mitarbeiter der WSP Hamburg, die nicht nur bei unzähligen Ordnungswidrigkeitsverfahren die Ermittlungsmaßnahmen durchgeführt haben, sondern auch bei Havarien, wie zum Beispiel im Herbst 2011 bei der Bergung des Kutters „Hecht“ vor der Lühe-Mündung gute Arbeit geleistet haben.

Die bewährte Zusammenarbeit von Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und Wasserschutzpolizei Hamburg hat auch bei der Bootsmesse „hanseboot“ Tradition. Am gemeinsamen Stand geben die Mitarbeiter beider Behörden Jahr für Jahr ihr Wissen und ihre Erfahrungen an Segler und Wassersportler weiter, mit dem Ziel, sowohl der Berufs- als auch der Sportschifffahrt jederzeit eine sichere Fahrt zu gewährleisten.



Norman Zurke
Geschäftsführer



Im Gründungsjahr der Wasserschutzpolizei 1787 war Hamburgs Handelswelt noch sehr überschaubar. Trotz exotischer Handelspartner, wie zum Beispiel China und Ostindien, dominierten im Seehandel weiterhin Nord- und Ostsee als Hauptfahrtgebiete. Wenngleich die Geschäfte im Hafen zu jener Zeit einfacher und übersichtlicher waren, so gab es gleichwohl zahlreiche Herausforderungen, denen sich die Kaufmannschaft stellen musste – eine davon war der zunehmende Diebstahl. Hamburger Kaufleute forderten die Stadt deshalb auf, etwas gegen die wachsende Kriminalität im Hafen zu unternehmen. Die Beharrlichkeit der Kaufleute zahlte sich am Ende aus: 1787 trat die erste zwölköpfige „Niederhafen Patrouille“ ihren Dienst an. Während bei Gründung noch das Ziel, Güter und Waren vor Diebstahl zu schützen, im Vordergrund stand, so haben sich das Aufgabengebiet

225 Jahre, das ist ein stolzes Alter und ein herausragendes Jubiläum. Eines, das auch Beleg für eine Generationen überdauernde erfolgreiche Arbeit ist, die auch in Zukunft unverzichtbar sein wird.

Dr. Hans-Heinrich Witte

und der Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei in den vergangenen zwei Jahrhunderten stark verändert. Die Wasserschutzpolizei ist heutzutage nicht nur für die Sicherheit und Ordnung im Hamburger Hafen zuständig. Zu ihren Aufgaben gehören neben der Überwachung des Schiffsverkehrs und der Einhaltung nationaler und internationaler Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter auch die Verhütung und Verfolgung von Umweltdelikten in ganz Hamburg und der Kriminalität im Hafengebiet.

Tagtäglich sorgen die Kollegen und Kolleginnen der „Waschpo“ – wie sie umgangssprachlich genannt wird – für einen reibungslosen und sicheren Ablauf und tragen damit maßgeblich zu der erfolgreichen Entwicklung des Hafens bei. Unser besonderer Dank gilt der Wasserschutzpolizei für die konstruktive Zusammenarbeit im Zusammenhang mit dem Störfall im japanischen Atomkraftwerk Fukushima im vergangenen Jahr. Auch wenn sich alle Experten darin einig waren, dass die Gefahr, in Japan kontaminierte Schiffe oder Waren könnten den Hamburger Hafen erreichen, als sehr gering anzusehen war, haben alle Beteiligten in kürzester Zeit Handlungsanweisungen erarbeitet. Der Wasserschutzpolizei kam dabei unter anderem die wichtige Aufgabe zu, Schiffe in Verdachtsfällen auf Strahlung zu überprüfen.

Der Hamburger Hafen ist und bleibt das Herz der Freien und Hansestadt Hamburg und die Wasserschutzpolizei ist eng mit der Entwicklung Hamburgs zu einem modernen Welthafen und zu einer wichtigen Logistikkreuzung im internationalen Warenverkehr verbunden. Das 225-jährige Jubiläum, welches in diesem Jahr gefeiert wird, unterstreicht den hohen Stellenwert und die Bedeutung der Wasserschutzpolizei Hamburg – es gibt im Hafen nur wenige andere Organisationen, die auf eine so lange



Michael Behrendt
Präsident des Verbandes
Deutscher Reeder Hamburg



Der Welthandel ist in den vergangenen Jahrzehnten durch die Globalisierung und die zunehmende Arbeitsteilung so stark gewachsen wie noch nie zuvor. Vielen Menschen hat diese Entwicklung weltweit mehr Wohlstand gebracht. Möglich war die Globalisierung und der mit ihr einhergehende rasante Anstieg des weltumspannenden Handels dank der Seeschifffahrt, die rund 90 Prozent aller Güter transportiert. Deutschland hat von der Globalisierung auch deshalb besonders profitiert, weil es neben einer starken, innovationsfreudigen Industrie über sehr sichere und zuverlässige Schnittstellen für den Welthandel verfügt. Hier spielt der Hamburger Hafen als „Tor zur Welt“ eine herausragende Rolle. Die Hamburger Wasserschutzpolizei sorgt dabei seit 225 Jahren für höchste Sicherheit und damit auch für reibungslose Abläufe an den Kaikanten unseres Hafens.

Geschichte und Tradition zurückblicken können. Ich gratuliere der Wasserschutzpolizei im Namen der Hamburger Hafenwirtschaft sehr herzlich zu ihrem 225-jährigen Jubiläum und wünsche ihr für die Zukunft immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!



Norman Zurke

Die Wasserschutzpolizei hat wesentlich dazu beigetragen, dass Hamburg mit seinem Welthafen zu einer der wichtigsten Logistikkreuzungen Nordeuropas werden konnte. Die Polizistinnen und Polizisten kontrollieren nicht nur den Schiffsverkehr, sondern überwachen auch den Umschlag gefährlicher Güter, ermitteln bei Unfällen sowie anderen Vorfällen im Hafen und stellen sicher, dass die Umweltschutzvorschriften eingehalten werden. Dies sind nicht nur für eine Im- und Exportnation wie Deutschland unverzichtbare Funktionen, sondern auch für die Menschen unserer Stadt.

Im Namen der deutschen Reeder gratuliere ich der Hamburger Wasserschutzpolizei und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sehr herzlich zum 225-jährigen Bestehen. Wir verstehen die Hamburger Wasserschutzpolizei als unseren Partner und bedanken uns sehr herzlich für 225 Jahre hervorragende Zusammenarbeit in allen Schiffs-, Hafen- und Sicherheitsfragen.



Michael Behrendt



Andreas Görs

Leiter der Wasserschutzpolizei
Schleswig-Holstein



225 Jahre Wasserschutzpolizei der Freien und Hansestadt Hamburg. Ein Jubiläum mit Format und ein Grund zum Feiern.

Auf den ersten Blick könnte mit diesem Jubiläum möglicherweise eine langjährige Tradition mit antiquierten Strukturen und entsprechend veralteten Einsatzmitteln verbunden werden – aber genau das Gegenteil ist der Fall. Die Hamburger Wasserschutzpolizei stellt sich den vorhandenen Aufgaben und Herausforderungen der heutigen Zeit im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland mit höchster Professionalität, besonderen Fachkenntnissen und speziellen Kompetenzen – natürlich im Bewusstsein der vorhandenen Tradition.

Das Ergebnis dieser langjährigen Entwicklung ist eine fachkompetente Organisation, geprägt von traditionellen Werten und einem dazugehörigen Selbstverständnis. Diese Organisation und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter präsentieren sich in hanseatischer Gelassenheit und gleichzeitig selbstbewusster Durchsetzungsfähigkeit und Kompetenz – eine in allen Bereichen überzeugende Größe.

Als verantwortlicher Leiter der Wasserschutzpolizei des Landes Schleswig-Holstein, dem nördlichen Nachbarn, blicke ich gen Süden voller Zuversicht und Vertrauen auf die von Professionalität und Fachkompetenz geprägte Organisation der Hamburger Wasserschutzpolizei.

Vertrauen und Verlässlichkeit kennzeichnet auch die erlebte Zusammenarbeit beider Küstenländer, die auf Augenhöhe und partnerschaftlich in mannigfaltiger Art und Weise im maritimen Bereich miteinander verbunden sind. Themen wie „Elbevertrag“, „gemeinsames Präsenzkonzept Nordsee“ oder „gemeinsame Einsatzwahrnehmung“ sind nur wenige Beispiele zur Untermauerung der hervorragenden Beziehungen und des reibungslosen Zusammenwirkens beider Wasserschutzpolizeien.

Maritime Sicherheit ist für die Seeverkehrswirtschaft und damit für alle Bewohner Norddeutschlands von hoher Bedeutung und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hamburger Wasserschutzpolizei leisten dazu einen erheblichen Beitrag. Für die Berufsschifffahrt, aber auch für den Bereich der Sportschifffahrt gilt es, das breit angelegte Aufgabenspektrum für Sicherheit und Umweltschutz so hochkarätig zu bedienen, wie es in Hamburg der Fall ist.

Der Hamburger Hafen, einer der wirtschaftlichen Kernbereiche für die Region Norddeutschland, entfaltet Ausstrahlungswirkung auf alle benachbarten Länder in jedweder Form. Die Hamburger Wasserschutzpolizei präsentiert sich für ihren Zuständigkeitsbereich als Partner, Ansprechstelle und Garant für die maritime Sicherheit auf dem Wasser und an Land.

Maritime Polizeiarbeit findet aber nicht nur isoliert in Hamburg statt, sondern ist in ein umfassendes Netzwerk mit anderen Behörden und Organisationen eingebunden. In der polizeilichen Sicherheitsarbeit gibt es wenige Organisationsbereiche, die zur Erreichung ihrer Ziele länderübergreifend so eng zusammenarbeiten wie die Wasserschutzpolizeien der Länder. Der Küstenverbund mit den Wasserschutzpolizeien aus Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein spielt hierbei eine ganz besondere Rolle.

Bestes Beispiel für gelebte und auch in aktuellen politischen und polizeilichen Diskussionen Beispiel gebende Zusammenarbeit ist der gemeinsame Betrieb der WSP-



Reinhard Paltian
Leiter der
Wasserschutzpolizei-Schule



Die Wasserschutzpolizei Hamburg ist stark, deckt fachlich einen sehr großen Aufgabenbereich ab und erbringt die tägliche Leistung in hoher Qualität. Selbstbewusst kann die WSP Hamburg „225 Jahre“ feiern. Die Wasserschutzpolizei-Schule (WSPS) kann das – auch mit dem vergleichenden Blick auf die personalschwächeren Wasserschutzpolizeien der anderen Bundesländer – „fast neutral“ so herausstellen. „Neutral“, weil die Wasserschutzpolizei-Schule nicht zur Hamburger Wasserschutzpolizei gehört, sondern eine eigenständige, gemeinsame Bildungsstätte

Leitstelle (im gemeinsamen Lagezentrum See) Cuxhaven, die für die Nord- und Ostsee länderübergreifend maritime Belange koordiniert und gleichsam den Ländern als Führungshilfsstelle zur Verfügung steht.

Ich gratuliere der Hamburger Wasserschutzpolizei auch im Namen aller Wasserschutzpolizeien der Küstenländer zum 225-jährigen Jubiläum, danke für die vertrauensvolle Unterstützung und Zusammenarbeit und wünsche bei allen zukünftigen Bemühungen und Entwicklungen stets „eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“.



Andreas Görs

aller Bundesländer ist, die eine WSP haben. An der WSPS werden alle Wasserschutzpolizeibeamtinnen und -beamten Deutschlands (fast 3000 Vollzugskräfte) aus- und fortgebildet. „Fast“ neutral ist die Wertung, weil an der WSPS ein Teil der WSP-Beamten das Hamburger Wappen tragen und die WSPS ihren Sitz in Hamburg hat. Hamburg ist der Heimathafen mit sehr festem Liegeplatz, durch diese geografische Lage besteht zur Hamburger Wasserschutzpolizei eine besondere Nähe.

Die WSP Hamburg ist größter Kunde als Abnehmer der Lehrgangs- und Seminarleistungen der WSPS, denn aufgrund der Aufgabenstruktur und der Zuständigkeitsbereiche stellen die Beamtinnen und Beamten der Hamburger Wasserschutzpolizei den größten Anteil aller Lehrgangs- respektive Seminarteilnehmer an der WSPS. Mit der an der Sollstärke gemessen stärksten WSP aller Länder hat die Freie und Hansestadt Hamburg auch den größten Anteil an der Finanzierung der WSPS.

So freut sich die WSPS natürlich über das gute Wohlergehen unseres größten Kunden und Auftraggebers. Aber die WSP Hamburg ist mehr als das, sie ist für die Wasserschutzpolizei-Schule auch stets ein guter Nachbar. Das in unserer Nähe befindliche Wasserschutzpolizeikommissariat 2 am Roßdamm achtet auf unsere Sicherheit, der Stab hilft uns in Engpässen und bei der Betreuung unserer Besucher. Regelmäßig unterstützt die Wasserschutzpolizei Hamburg die WSPS mit einer Vielzahl der extern lehrenden, hervorragenden Referenten. Umgekehrt sind wir gern Dienstleister und Serviceanbieter und bieten konkrete Ansprechpartner für die Bedarfe der Hamburger Wasserschutzpolizei. Auch bietet die WSPS einen eigenen Zusatzlehrgang für die Hamburger WSP an, um die speziellen Ausbildungsbedarfe Hamburgs abzudecken.



Colette Hercher
Präsidentin der
Bundesfinanzdirektion Nord



225 Jahre Hamburger Wasserschutzpolizei – dies ist ein besonderes Jubiläum. Ich möchte mich der langen Reihe von Glückwünschen anschließen und als Präsidentin der Bundesfinanzdirektion Nord ganz herzlich gratulieren. Der „Hamburger Zoll“ steht jeher in einer besonderen Beziehung zur Hamburger Wasserschutzpolizei. Nicht nur, dass sich die Kolleginnen und Kollegen der Wasserschutzpolizei und des Zolls beinahe täglich an Bord der Seeschiffe nach deren Festmachen im Hamburger Hafen an Bord bei ihrer Aufgabenwahrnehmung begegnen.

Die Wasserschutzpolizei-Schule wünscht der Wasserschutzpolizei Hamburg eine bleibende gesunde Struktur und weiterhin gutes Gelingen verbunden mit hoher Professionalität in allen ihren Aufgabenfeldern!

WSP Hamburg – allzeit gute Fahrt!

Reinhard Paltian

„Wenn Du ein Schiff bauen willst, so trommele nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre den Männern die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“
Antoine de Saint-Exupéry

Die Hamburger Wasserschutzpolizei und die Zollverwaltung in Hamburg arbeiten auch darüber hinaus eng und vertrauensvoll zusammen. Es werden regelmäßig gemeinsame Kontrollen an den Grenzübergängen der Hamburger Freizone durchgeführt. Beide Verwaltungen profitieren damit voneinander und nutzen gemeinsam ihre jeweiligen Kompetenzen, um den Schutz der Bevölkerung optimal gewährleisten zu können. Auch die infrastrukturelle Weiterentwicklung des Hafens und damit in Verbindung stehende Baumaßnahmen führen unsere beiden Verwaltungen immer wieder zusammen: Gemeinsame Baubesprechungen mit der Stadt Hamburg gewährleisten bei dem hohen und stetig steigenden Verkehrsaufkommen im Hafen trotz erforderlicher Baumaßnahmen oder Änderungen in der Verkehrsführung den Verkehrsfluss. All dies gelingt nur durch die enge tägliche Zusammenarbeit. Auch für die Arbeit der Zöllnerinnen und Zöllner spielt dieser gute Kontakt zur Wasserschutzpolizei immer wieder eine entscheidende Rolle, denn so können wir bei unseren Kontrollen festge-

stellte Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf dem kurzen Weg an die Wasserschutzpolizei weitergeben. Diese enge tägliche Zusammenarbeit im Hamburger Hafen ebenso wie die gemeinsamen Kontrollen zeigen: „Man kennt (und schätzt) sich.“

Mit der Aufhebung der Hamburger Freizone zum 1. Januar 2013 beginnt für den Hamburger Hafen und den Zoll eine neue Zeitrechnung. Die Freizonengrenze und damit auch die systematische Warenkontrolle an dieser Freizonengrenze werden entfallen. Aktuell arbeiten rund 545 Beschäftigte beim Hauptzollamt Hamburg-Hafen und Zollamt Waltershof und behandeln zurzeit monatlich 160 000 Zollanmeldungen. Im Jahr 2010 ergab dies rund 2 Millionen Abfertigungen zur Einfuhr und rund 2,5 Millionen Abfertigungen zur Ausfuhr.

Durch die Aufhebung der Freizone werden sich die Menge der abzufertigenden Waren und die Anzahl der Zollanmeldungen kaum verändern. Allerdings wird die Zollverwaltung ab dem 1. Januar 2013 die Einfuhrabfertigung auf die zwei ausreichend großen und leistungsfähigen Standorte Waltershof (Finkenwerder Straße) und Windhukkai konzentrieren. So wird auch in Zukunft eine schnelle und flexible Warenabfertigung gewährleistet sein. Gleichzeitig wird sich die Zollverwaltung bei der Kontrolle neu aufstellen, um den hohen Warenumsatz zwangsläufig innewohnenden Risiken ausreichend intensiv entgegenzutreten zu können. Dabei vertrauen wir auch in Zukunft auf die gute Zusammenarbeit unserer Verwaltungen, auch wenn die gemeinsamen Kontrollen mit der Wasserschutzpolizei an den Grenzübergängen wegfallen werden. Die Zuständigkeit der Hamburger Wasserschutzpolizei für die grenzpolizeiliche Eingangs- und Ausgangsabfertigung von Schiffen, die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften, die Kontrolle aller

im Schiffsverkehr beteiligten Fahrzeuge und die Überwachung der Vorschriften für den Transport von Gefahrgut sowie die Verfolgung von Umweldelikten oder die Überwachung des Straßenverkehrs bieten ausreichend Raum für eine intensive Zusammenarbeit auch in Zukunft.

Ich wünsche Ihnen in diesem Jahr viele gelungene Veranstaltungen rund um das Jubiläum und für die nächsten Jahre viel Glück und Erfolg und eine weiterhin gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.



Colette Hercher



Freddi Lohse

Vorsitzender des Personalrates
der Polizei Hamburg



225 Jahre Hamburger Wasserschutzpolizei – was für eine Geschichte, Entwicklung und stolze Tradition. Von der Hafentrouille des Jahres 1787 unter der Führung eines Kommandeurs der Zollyacht zum modernen Küstenstreifenboot, von der ersten Dienstanweisung, der „Instruction“, zur PDV 350.

Heute ist die Wasserschutzpolizei eine nicht wegzudenkende Säule der Polizei Hamburg und Bestandteil einer modernen Großstadtpolizei in einer Metropolregion. Über 500 Wasserschutzpolizistinnen und Wasserschutzpolizisten, engagiert unterstützt von 29 tarifbeschäftigten Kolleginnen und Kollegen, sorgen heute für die Sicherheit im Hamburger Hafen, auf der Elbe und im Küstenmeer. Die „Besatzung“ der Hamburger Wasserschutzpolizei genießt dabei – völlig zu Recht – einen exzellenten Ruf als Dienstleister und Servicepartner der maritimen Wirtschaft.

Sie ist ein eigenständiger Organisationsbereich innerhalb der Hamburger Polizei und eine Spezialpolizei im besten Sinne des Wortes. Viele Kolleginnen und Kollegen anderer Laufbahnzweige sind immer wieder erstaunt, welche vielfältigen Aufgaben und polizeilichen Themenfelder von „unserer“ Wasserschutzpolizei abgedeckt werden.

Der Personalrat der Polizei ist seit dem Jahr 2000 als Gesamtpersonalrat für alle Beschäftigten der Polizei Hamburg zuständig. Er hat in dieser Zeit viele Themen aufgegriffen und bearbeitet, die auch die Kolleginnen und Kollegen der Wasserschutzpolizei direkt oder indirekt betreffen und Auswirkungen auf die Tätigkeit, die berufliche Entwicklung oder die sozialen Belange der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben – und dies im natürlichen Zusammenwirken mit den Gewerkschaften.

Erinnert sei an dieser Stelle beispielsweise an das Bootsbauprogramm der jüngeren Vergangenheit, Bauvorhaben und Standortwechsel von WSP-Dienststellen, um die räumliche und soziale Situation der Kolleginnen und Kollegen zu verbessern. Des Weiteren wurden vom Personalrat Stellenhebungsprogramme durchgesetzt, um

eine gerechtere Bewertung der polizeilichen Arbeit zu erreichen. Prüfungsfreie Überleitungen in den gehobenen Polizeivollzugsdienst sind heute gelebte polizeiliche Praxis und nicht mehr von besonderen Stellenbewertungen abhängig.

Es gibt nur wenige Berufe, die so im Fokus der Öffentlichkeit stehen, wie der Polizeiberuf. Ich kann an dieser Stelle nur an den Dienstherrn appellieren, auch zukünftig die Attraktivität des Berufs zu gewährleisten, um die Qualität der Aufgabenwahrnehmung sicherzustellen.

Gerade die Wasserschutzpolizei ist zwingend auf qualifizierten Nachwuchs angewiesen. Nur so ist es weiterhin möglich, den polizeilichen Auftrag effektiv und erfolgreich zu erfüllen.

Der Personalrat ist auch das soziale Korrektiv der Dienststelle Polizei. Wir werden auch zukünftig mit Engagement und konstruktiver Kritik die Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei vertreten. Unsere Kolleginnen und Kollegen sind keine betriebswirtschaftlichen Kennziffern, sondern Menschen mit allen Stärken und Schwächen, die in ihrem Personalrat immer einen fairen und engagierten Ratgeber haben werden.

Ich wünsche dem Dampfer „WSP Hamburg“ und seiner Besatzung alles Gute, persönliches Wohlergehen, allzeit gute Fahrt und eine gesunde Rückkehr von allen Einsätzen. Also dann, Leinen los in eine erfolgreiche Zukunft für die wohl älteste europäische Hafenpolizei!



Freddi Lohse

Ursprung und historische Entwicklung der Wasserschutzpolizei der Freien und Hansestadt Hamburg

Der wirtschaftliche Aufbruch, neue effizientere Produktionsmethoden und der wachsende Bedarf an exotischen Gütern in der Mitte des 18. Jahrhunderts ließen den überseischen Handel zwischen den europäischen Staaten untereinander und zwischen ihren Kolonien stetig wachsen. Auch das im- und exportierte Güteraufkommen und die somit erforderliche Schifffahrt, die Warenlagerung am und im Hafen und in den Fleeten wuchs.

Im Sog dieser wirtschaftlich positiven Entwicklung griff der Warendiebstahl an Bord der im Hafen und in den Fleeten liegenden Schiffe, an den Lösch- und Ladeplätzen und den Lagerstätten mehr und mehr um sich. Manche Güter erreichten ihren vorbestimmten Empfänger nur vermindert oder gar nicht. Ein Versicherungswesen existierte nicht. Güter, die den Dieben nicht wieder abgenommen wurden, waren unwiederbringlich verloren. Diese Entwicklung schädigte den guten Ruf und das Vermögen der hanseatischen Kaufmannschaft und diese wandte sich vehement an den Senat der Hansestadt und forderte die Aufstellung einer Nachtwache für den Hafen.

Dieser Forderung der schon damals einflussreichen hamburgischen Kaufmannschaft, deren Interessen die Commerc-Deputation (vergleichbar mit der heutigen Handelskammer) vertrat, konnte sich der Senat auf Dauer nicht verweigern, zumal auch dessen Mitglieder in der Regel Kaufmannsfamilien entstammten. 1787 gaben Senat und Rat der Hansestadt Hamburg dem Drängen der Kaufmannschaft trotz „Ebbe“ in der Stadtkasse nach. Der

Rat forderte die Admiralität auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen „zum Schutz von Kaufmannsgut im Sommer und im Winter bey Tag und bey Nacht zu Wasser und zu Lande“. Als Binnenrunde wurde eine Patrouille mit vier Mann im 3-Schichten-Dienst eingerichtet, die unter anderem aus der Besatzung der Zollyacht und Knechten des Wasserschouts (ähnlich Hafenmeister) bestanden. Deren Kosten trug die hamburgische Admiralität. Außerdem bekamen sie eine Jolle zur Verfügung gestellt.

Am 26. Oktober 1787 war es dann soweit: Die insgesamt zwölf Männer nahmen ihren Dienst im Hamburger Hafen auf, gekleidet mit einem dunklen Rock und ausgerüstet mit einem „(er)kennbaren Seitengewehr“ sowie mit einem Leibriemen. Sie sind damit die Urväter der Wasserschutzpolizei Hamburg.

Exkurs:

Hamburg und sein damaliger Hafen unterschieden sich völlig von dem, wie man die Stadt und ihren Hafen heute kennt. 1787 hatte Hamburg etwa 100 000 Einwohner und das Hafengebiet erstreckte sich ausschließlich am nördlichen Elbufer vom damaligen Hafentor bis hin zum Deichtor. Der Oberhafen, welcher der Binnenschifffahrt diente, lag außerhalb des Wallrings. Der Binnenhafen und der Niederhafen, in welchem die von See kommenden bzw. nach See gehenden Schiffe be- und entladen wurden, befanden sich innerhalb der



Historische Karte aus unbekanntem Jahr

Stadtbefestigung. Insgesamt 1312 Seeschiffe machten im Jahr 1787 im Niederhafen und 325 Binnenschiffe im Oberhafen fest. Unter hamburgischer Flagge fuhren 159 Schiffe.

Ob die Einrichtung und der Dienst dieser Patrouillen tatsächlich dazu führte, dass der bis dahin alltägliche Ladungsschwund im damaligen Rummel- und Jonashafen (heute Niederhafen) verringert werden konnte, kann heute nicht mit Sicherheit gesagt werden. Überliefert ist jedoch, dass sich der Senat schon wenige Jahre später mit der vom preußischen Konsul in Hamburg überbrachten Forderung Preußens konfrontiert sah, für den bis dahin ungeschützten Oberhafen und die dort liegenden „Elbschiffsgefäße“ (entsprechen heutigen Binnen-

schiffen) eine vergleichbare Schutztruppe aufzustellen, um der „Raubsucht des Elb-Schiffs-Volks“ Einhalt zu gebieten. Verständlich, denn der Im- und Export preußischer Waren und Erzeugnisse wurde damals zu einem erheblichen Teil auf der Elbe und über den Hafen Hamburgs abgewickelt.

Anlässlich des Aufenthalts einer Senatsdelegation in Berlin fand der preußische Monarch König Friedrich Wilhelm III. gegenüber den hanseatischen Gästen deutliche Worte zur Sicherheit im Hamburger Hafen, nachdem seine vom preußischen Kabinettsministerium vorgebrachten Forderungen nur sehr zögerlich vom Senat behandelt wurden. Diesem Druck gab der Senat schließlich nach und richtete am 11. April 1799 eine zusätzliche Oberhafen-Pa-

trouille ein. Die Kleidung und Ausrüstung der Oberhafen-Patrouille war dieselbe, über welche die bisherige Hafepatrouille verfügte. Es wurde ihr auch eine Ruder-Jolle als Dienstboot zur Bestreifung des Oberhafens und der zahlreichen Kanäle und Fleete bereitgestellt.

Noch im selben Jahr wurden die Patrouillen zusammengefasst und von der Obrigkeit ermahnt, „gemeinschaftlich bestens zu harmoniren“.



Ruder-Jolle

Dass dies notwendig war, lässt sich an einem Schreiben der Commerz-Deputation vom 9. Juli 1802 an den Senat ermessen, in dem es heißt:

„Die bisherige Kaufmannschaft leidet ungemein durch die auf eine unerhörte Weise zunehmenden Schiffsdiebstähle, welche sogar anfangen, kunstmäßig betrieben zu werden. Die Beraubungen gehen so ins Große, dass die Kaufleute im gewöhnlichen Gang der Handlung nur für die Schiffsdiebe arbeiten. Wenn es so fortgeht, wird der Fremde bald Hamburg als eine Räuberhöhle meiden.“

Die von Napoleon während der französischen Besetzung (1793 bis 1815) mit dem Berliner Dekret am 21. November 1806 verhängte und gegen den Handel mit Großbritannien gerichtete Kontinental Sperre brachte den damaligen Seehandel und die Schifffahrt zum Erliegen und führte schließlich zur Einstellung der erst wenige Jahre bestehenden, mundartlich mit „Hafenronde“ bezeichneten Patrouillen.

Nachdem die französischen Besatzer Hamburg im Mai 1814 verlassen hatten, wurde die Kontinental Sperre aufgehoben. Seehandel und Schifffahrt blühten wieder auf und auch die Hafepatrouille begann damit, die ihr übertragenen Aufgaben wieder wahr zu nehmen, denn selbstredend waren die Gründe für ihre Existenz weiterhin und in zunehmendem Maße gegeben.

Der während der französischen Besetzung entstandene Nachholbedarf führte zu einem deutlichen Anstieg mit der Schifffahrt transportierter Güter und brachte auch eine Verstärkung des Sicherheitspersonals mit sich, welches für die polizeiliche Bewachung des Hafens, der Schiffe und Ladungsgüter eingesetzt war.

Die bis dahin aus 16 Männern bestehenden Hafepatrouillen wurden 1822 in Hafenronde umbenannt und auf nunmehr 33 Männer („Officianten“) mehr als verdoppelt. Deren Dienstverrichtung erfolgte an vier im Hamburger Hafen verteilten Posten:

- Posten 1 Wachtschiff im Niederhafen
- Posten 2 Grasbrook
- Posten 3 Roosenbrücke
- Posten 4 Wachthaus Roggenkiste (nahe Wandrahmsbrücke)

Die ausführliche Weisung „Reglement und Instruction für die Hafensrunde“ vom 19. Juni 1822 regelte die Dienstverrichtung. Sie wurde am 30. März 1835 ergänzt und galt insgesamt mehr als 45 Jahre. Sie regelte die Zuständigkeiten und Aufgaben sowie die personellen Belange der Hafensrunde, darunter die Einstellungsvoraussetzungen, die ein Bewerber, der in die Hafensrunde aufgenommen werden wollte, erfüllen musste.

Zitat § 13:

„Sie dürfen nicht unter 25 und nicht über 40 Jahr seyn wenn sie angenommen werden, und sind von dem Dienst des Bürger-Militairs frey, auch müssen Sie, um wahl-fähig zu seyn, auf dem Wasser Erfahrung haben und mit Schiffen umzugehen wissen, unter gleichen Verhältnissen sollen Hamburger den Vorzug haben, sie müssen von robuster und starker Constitution und Gesundheit seyn, und zwey Jahre auf dem Wasser gefahren haben, auch ist vor der Wahl das Gutachten der Officiere, über die sich zu diesen Stellen Meldenden einzuziehen, die Officiere werden von der ganzen Schifffahrt- und Hafen-Deputation, die Commandeure und Gemeine aber, von der zweyten Section derselben, beyde auf Antrag mit der Zuziehung des ältesten Polizey-Herrn erwählt.“

Gleichzeitig mit der Ergänzung dieser Regelung wurden ein zweiter „Capitain“ und fünf weitere „Officianten“ eingestellt, mit denen der Personalbestand auf nunmehr 40 Mann anwuchs.

Die Hafensrunde hatte schon 1787 für ihre Aufgaben eine Ruder-Jolle zur Verfügung gestellt bekommen. Inzwischen war deren Zahl auf fünf angewachsen. Diese Dienstfahrzeuge erforderten ein hohes Maß an Übung und Erfahrung, vor allem jedoch körperliche Fitness. Die Muskelkraft der Bediensteten bildete – und blieb – für viele Jahre die Antriebsquelle für die Boote der Hafensrunde.

Seit der Ankunft des ersten dampfgetriebenen Schiffs im Hamburger Hafen, des 20 Meter langen Raddampfers „Lady of the Lakes“ am 29. Juni 1816, sollten noch mehr als 70 Jahre vergehen, bis das Ruder- und Wrigg-Martyrium der „Officianten“ durch die Einführung dampfgetriebener Barkassen beendet werden sollte; zu jener Zeit also, als man die Hamburger Speicherstadt errichtete (1881 bis 1888) und die Freihafenzone gründete, welche fortan den örtlichen Zuständigkeitsbereich der Hafensrunde erweiterten.

Der Rat der Stadt band im Jahr 1825 mit einer weiteren Instruction die Hafensrunde in den Sturmflut-Warndienst ein, bei dem die Bediensteten die Bewohner niedriger gelegener Stadt- und Hafenteile bei Erreichen eines be-



Modell des Raddampfers „Lady of the Lakes“

stimmten Wasserstands „durch Geschrey vor hohem Wasserstand mit Angabe des Fußmaßes“ warnen sollten.

Am 1. Oktober 1869 erhielt die Hafentruppe eine neue Dienstvorschrift, mit welcher das aus dem Jahr 1822 (s. o.) stammende „Reglement und Instruction für die Hafentruppe“ ersetzt wurde.

Obwohl diese neue Dienstvorschrift umfangreiche Regelungen zu unterschiedlichsten Belangen der Hafentruppe enthielt, fand sie in einem nur zehnteiligen Heftchen Platz. Darin wird der Zweck der Hafentruppe wie folgt definiert:

Zitat § 2:

„Der Zweck der Hafentruppe ist: Ordnung, Sicherheit und Ruhe, vornämlich in den Häfen, Fleeten und Canälen und deren Ufern zu handhaben und zu befördern, Gesetzwidrigkeiten zur Anzeige zu bringen und nach Umständen zu beseitigen, besonders auch alle Schiffs- und Speicherdiebstähle, sowie Zoll- und Accise-Defraudationen zu verhindern und falls sie geschehen, möglichst aufzudecken und zur Bestrafung heranzuziehen.“

In dieser Dienstvorschrift waren erstmals neben den Bestimmungen zur Ausrüstung auch solche zur Dienstkleidung enthalten und für den „Capitain“ und die nachgeordneten „Commandeure“ eine Uniformierung vorgegeben.

Zitat § 5:

„Die Offizianten tragen eine Dienstmütze, sind mit einem Säbel und Stocke bewaffnet, führen eine Signalflöte und am Bandelier ein

Schild, worauf sich das Hamburger Wappen befindet. Die Offizianten erhalten alle 2 Jahre einen Winterrock und eine Dienstmütze vom Staate geliefert.

Der Capitain und die Commandeure sind ausserdem mit Uniform versehen, wovon alle 2 Jahre ein Uniformrock geliefert wird.“

Nachdem die Hafentruppe 1835 einen Personalbestand von 40 Beamten hatte, wurde sie 1863 erneut um 11 Mann auf nunmehr 51 Mann verstärkt. Damit wurde auf den seit 1860 einsetzenden zunehmenden Petroleumimport und der „besonderen Gefährlichkeit dieser Dampfer“ reagiert. Dazu muss man wissen, dass das von Nordamerika nach Europa importierte, leicht entzündliche Petroleum zu dieser Zeit noch in Fässern transportiert wurde und nicht in sicheren Tankschiffen.

Diese Schiffe mussten während ihrer Liegezeit von der Hafentruppe mit Posten besetzt werden, weil von ihnen eine hohe Brandgefahr ausging. Diese Tätigkeit stellt den Beginn für eine der besonders anspruchsvollen Aufgaben der heutigen Wasserschutzpolizei dar, nämlich die Überwachung und Kontrolle des Transports gefährlicher Güter in Hamburg sowie deren Umschlag und Bereitstellung im Hamburger Hafen.

Der Senat ließ für diese Schiffe einen besonderen Hafen auf dem Südufer der Elbe anlegen, der im Jahr 1876 als erster Petroleumhafen in Betrieb genommen wurde. Heute trägt dieser den Namen Süd-West-Hafen und wurde aus Hafenentwicklungsgründen bereits zu einem großen Teil wieder zugeschüttet. Die inzwischen in Hafentruppe umbenannte Hafentruppe musste 1875 ihren Wirkungsbereich demnach über die Elbe auf das südliche Elbufer

und den dort gelegenen Grasbrook und Steinwerder ausdehnen.

Der stetig zunehmende Seehandel und Schiffsverkehr erforderte parallel einen stetigen Ausbau des Hamburger Hafens und ließ in der Folge die als 11. Abteilung der Polizeibehörde geführte Hafenspolizei personell und materiell rasch wachsen.

1886 richtete die Stadt eine Wache am Stadtdeich ein, die als erste Hafenspolizeidienststelle mit einer dampfgetriebenen offenen Barkasse, der „GAFFKY“, ausgestattet wurde.

1889 folgte die Einrichtung einer Wache am Segelschiffhafen und die zweite Dampfbarkasse wurde dort stationiert. Mit der rasanten Industrialisierung des Deutschen Reichs wuchsen das Verkehrs- und Güteraufkommen im Hamburger Hafen gleichermaßen und erforderten einen stetigen Ausbau der „Hafen- und Schifffahrtspolizei“, da sich auch der Ladungsdiebstahl und -raub ausweitete. In den Jahren 1890 und 1891 wurden daher jeweils 30 weitere „Offi-

cianten“ und ein Commandeur eingestellt und 1891 eine weitere Wache unmittelbar am Hafentor eingerichtet.

1892 reagierte die Stadt auf den stetig wachsenden Verkehr sogenannter Lustfahrzeuge auf der Alster und die daraus resultierenden Unzuträglichkeiten. Am 1. September 1892 wurde eine Alsterpolizeiwache an der Rabenstraße eingerichtet und eine dritte Dampfbarkasse nahm ihren Dienst auf. Das neue Aufgabengebiet fiel in die Zuständigkeit der Hafenspolizei, daher trug sie von nun an den Namen „Hafen, Alster- und Schifffahrtspolizei“. Sie wurde als Abteilung V in die Polizeibehörde Hamburg integriert.

Exkurs:

Die Heimsuchung Hamburgs durch die Cholera 1892 mit rund 8000 Opfern erforderte die Einrichtung mehrerer Kontrollstellen durch die „Hafen-, Alster- und Schifffahrtspolizei“, um eine weitere Verbreitung der Krankheit zu verhindern. Die beliebte Vergnügungsschifffahrt nach der Unterelbe wurde vorüberge-



Dampfbarkasse „Hafenspolizei I“ um 1886



Dampfbarkassen um 1890



Alsterpolizeiwache 1892

hend verboten. Im Hafen erkrankte sowie gestorbene Personen hatte die Hafenzentrale mit ihren Booten zu einer Sammelbaracke nahe der neuen Elbbrücke zu bringen. Aufgrund dieser Erfahrungen wurde im Jahr 1893 erstmals ein Hafenzentraler von der Stadt eingestellt.

1896 stellte der Senat der Hafen-, Alster- und Schifffahrtspolizei ob der Vielzahl ihrer Aufgaben drei weitere Dampfbarkassen zur Verfügung. Zu diesem Zeitpunkt war die Personalstärke auf 170 Mann (ein Capitän, ein Obercommandeur, vier Commandeure und 164 „Officianten“) gewachsen und die Hafen-, Alster- und Schifffahrtspolizei operierte aus insgesamt neun Wachen heraus, denen je ein Wachbezirk zugewiesen war. Die Wache am Hafentor hatte bereits einen Außenposten.

Für die Bearbeitung der Hafenzentralität waren 15 „Officianten“ unter der Leitung eines ranghohen Kriminalpolizeibeamten eingesetzt. Sie waren die ersten, die 1896 mit einer Motorbarkasse ausgerüstet wurden.

1897 zog das erste Mal seit 1835 wieder eine Wache um: Die Wache 4 wurde an einen neuen Standort verlegt, in die Meyerstraße/Ecke Magdeburger Hafen. Die stetig zunehmende Industrialisierung des Hafens, sein ununterbrochen voranschreitender Ausbau, die weiter wachsende Schifffahrt und der immer dynamischer werdende überseeische Handel sollten schon bald den Anlass für weitere Veränderungen und den Ausbau der Hafenzentralität liefern.



Posten St. Pauli Markt



Wache 2, Kehrwieper/Niederbaumbrücke um 1902

Ab 1901 wurde die Hafen-, Alster- und Schifffahrtspolizei, die bis dahin ohne „Zwischenebene“ organisiert war und zentral geführt wurde, in drei Distrikte mit jeweils zugeteilten Wachen gegliedert. Es gab insgesamt zehn Wachen; die Wachen 1 bis 9 und die Alsterpolizeiwache.

Organisationsstruktur der Hafen-, Alster- und Schifffahrtspolizei:

Capitain

District 1

- Wache 1 – Hafentor
- Wache 2 – Baumwall/Roosenbrücke
- Wache 3 – Kehrwieper
- Wache 9 – St. Pauli/Markt

District 2

- Wache 4 – Meyerstraße
- Wache 5 – Deichhafen
- Wache 6 – Grasbrook/Worthdamm 10
- Wache 7 – Segelschiffhafen/Kranhöft
- Wache 8 – Hansahafen/Bremer Ufer, Schuppen 50/51

District 3

- Alsterpolizeiwache/Rabenstraße

1902 stand der nächste Umzug einer Wache an – die Verlegung der Wache 2 vom Baumwall/Roosenbrücke nach Kehrwieper an die Niederbaumbrücke. Das Dienstgebäude („Hafenspolizeiwache 2“) wird von den Beamten der gegenwärtigen Wasserschutzpolizei liebevoll „Schlösschen“ genannt. Es beherbergt aktuell die Zentralstelle Gefahrgutüberwachung der Wasserschutzpolizei Hamburg und wird häufig von Touristen als Fotomotiv genutzt. Es stellt die Kulisse zur Filmserie „Notruf Hafenkante“ dar.

Die Hafen-, Alster- und Schifffahrtspolizei ordnete sich als Abteilung VIII am 1. Januar 1903 in die Polizeibehörde Hamburg ein und benannte sich wieder in Hafenspolizei um. Noch im selben Jahr kam eine weitere Wache, die Wache 10 auf dem Kaiser-Wilhelm-Höft, hinzu. Die drei Distrikte der Hafenspolizei wurden nun aus einem „Hauptbureau“ heraus geführt.

Organisationsstruktur der Hafenspolizei:

Hauptbureau

District 1

- Wache 1 – Hafentor
- Wache 2 – Kehrwieper/Niederbaumbrücke
- Wache 3 – Schwarze Wache Roß



Wache 4, Meyerstraße

- Wache 9 – Fährė VII
- Wache 10 – Kaiser-Wilhelm-Höft

District 2

- Wache 4 – Meyerstraße
- Wache 5 – Deichhafen
- Wache 6 – Grasbrook/Worthdamm 10
- Wache 7 – Segelschiffhafen/Kranhöft
- Wache 8 – Hansahafen/Bremer Ufer Schuppen 50/51

District 3

- Alsterpolizeiwache/Rabenstraße

Am 9. April 1910 wurde der Standort der Wache 8 vom Bremer Ufer an das Lübecker Ufer verlegt.

Stetiges wirtschaftliches und industrielles Wachstum im Deutschen Reich und die rasant wachsende Zahl in Hamburg beheimateter Handelsschiffe brachten einen unaufhaltsamen Ausbau des Hamburger Hafens und seiner



Wache 8, Bremer Ufer von 1892 bis 1910

Strukturen mit sich. In diesem Kontext wurde ein neuer Petroleumhafen (Waltershof) für die Abfertigung der Tank-schiffe angelegt. Dort wurde 1914 die Wache 6 eröffnet.

Zu dieser Zeit verfügte die Hafenspolizei über 212 Beamte, die an zehn Wachen im Hafen sowie an der Alsterpolizeiwache ihren Dienst versahen, und über elf dampf- und zwei motorgetriebene Barkassen sowie über zwölf Ruderjollen und ein Krankentransportschiff.

Neben den Maßnahmen, die durch die Auswirkungen des Krieges erforderlich waren, wurde der Dienst während des Krieges in gleicher Weise durchgeführt wie in den vorhergehenden Friedensjahren.

Nach der Unterzeichnung des Friedensvertrags von Versailles hoben die Siegermächte die während des Krieges eingerichtete Seeblockade auf. Im Hamburger Hafen trafen wieder Güter aus aller Welt ein, die wiederum vor dem Zugriff unberechtigter Personen geschützt werden mussten.



Wache 6 – ab 1937 Wache 9 – am neuen Petroleumhafen



Krankentransportbarkasse der Polizeibehörde

Große Teile der unter den Kriegsfolgen leidenden Bevölkerung waren verarmt und ausgehungert, unter ihnen viele in Hamburg angekommene Flüchtlinge und Vertriebene. Sie waren auf der Suche nach dem Lebensnotwendigsten, wie beispielsweise Lebensmittel und Heizmaterial. Die schlechte wirtschaftliche Lage und einsetzende Inflation traten hinzu und die Diebstahlskriminalität im Hamburger Hafen wuchs.

Im Juni 1919 wurde der Freihafen für den öffentlichen Verkehr gesperrt und ein Ausweiszwang für dessen Betreten eingeführt. Solche Ausweise und Erlaubnisscheine stellte die Hafenspolizei in einem besonderen Büro bei den St. Pauli-Landungsbrücken gegen Gebühr aus.

Viele Menschen versuchten seinerzeit, sich an Bord ins Ausland fahrender Schiffe zu schleichen, um dem Elend der Nachkriegszeit zu entgehen. Um im Zielhafen problemlos anlanden zu können, ließen die Schiffsleitungen ihre Schiffe vor dem Auslaufen von der Hafenspolizei gegen Bezahlung durchsuchen, woraufhin sie eine entsprechende Bescheinigung erhielten.

Die Hafenspolizei wurde 1919 erstmals mit Schusswaffen ausgestattet, teilweise unter militärisches Kommando gestellt und durch Soldaten verstärkt. Die Dienstbarkassen erhielten Scheinwerfer für die nächtliche Streifenfahrt und wurden bewaffnet.

Ende Juli 1919 fasste General von Lettow-Vorbeck das Freikorps „Schleswig-Holstein“ und die frühere Marinekommandantur der Niederelbe zur „Hafenschutztruppe“ zusammen und unterstellte dieser die Hafenspolizei.

Aus beiden ging am 1. Oktober 1919 die Hafensicherheitspolizei hervor, die zunächst den polizeilichen Schutz der Landflächen im Hafen übernahm und durch eine ihr angegliederte Bootsbereitschaft den polizeilichen Dienst auf den Wasserflächen versah.

Auf Druck der Siegermächte erfolgte im Oktober 1920 eine Auflösung der schwer bewaffneten Sicherheitspolizei. An deren Stelle trat in Hamburg nun eine entsprechend abgerüstete Ordnungspolizei. Sie gliederte sich in die kasernierte Ordnungspolizei (Landschutz und Hafenschutz), Ordnungspolizei Aufsicht (52 Wachen) und Ordnungspolizei Hafen- und Schifffahrtspolizei (elf Wachen).

Noch im Jahr 1920 verlegte man den Standort der Wache 7 vom Kranhöft an das Amerikahöft und 1924 den der Wache 3 vom Roß- zum Rugenberger Hafen, da der Hafenausbau mit der Anlage und Herstellung weiterer Hafenbecken ungebremst fortgesetzt wurde. In dieser Zeit wurden der Waltershofer und der Griesenwerder Hafen erschlossen und gebaut.

Im darauf folgenden Jahr erhielt die Hafen- und Schifffahrtspolizei für die Reparatur und Wartung ihrer dampf- und motorgetriebenen Barkassen einen eigenen kleinen Werftbetrieb am Holthusenkai. Die bis dahin unterhaltene Reparaturwerkstatt wurde darin integriert.

Die in der Amtszeit des damaligen Reichskanzlers Gustav Stresemann eingeführte Rentenmark und die wirtschaftliche Verbesserung wirkten sich auf die private Freizeitschifffahrt wachstumfördernd aus. Aufgrund des zunehmenden Sportbootverkehrs auf der Alster wurde 1925 ein Hafenzollposten an der Fuhlsbüttler Schleu-



Paul von Hindenburg im Hamburger Hafen am 4. Mai 1926

se eingerichtet, um die Ordnung auf der oberen Alster aufrecht zu halten. Schon 1924 waren 12 000 „Lustfahrzeuge“ registriert worden.

Aus zu dieser Zeit geschaffenen Gesetzen über die Passpflicht und zur Verhinderung von Kapitalflucht entstanden neue Überwachungs- und Kontrollaufgaben, die der Hafen- und Schifffahrtspolizei übertragen wurden. Von nun an war jedes ein- und auslaufende Schiff hafenzollpolizeilich abzufertigen.

Ausländische Seeleute erhielten einen Landgangsausweis als Passersatzpapier und einen Freihafenauswei-



Wache 7, Amerikahöft 1930

sersatz. Schiffe, die aus seuchenverdächtigen Regionen den Hamburger Hafen anliefen, wurden so lange besetzt bzw. bewacht, bis sie vom Hafentarz freigegeben wurden. 1925 gab es insgesamt 747 solcher Schiffe.

Noch heute werden alle den Hamburger Hafen anlauenden oder verlassenden Schiffe von der Wasserschutzpolizei Hamburg grenzpolizeilich abgefertigt und deren Besatzungsmitglieder und Passagiere der Passnachscha unterzogen. Visumpflichtige Besatzungsmitglieder erhalten sogenannte Passierscheine für deren Landgang.

Am 1. Oktober 1927 wurde der inzwischen weiter verschärfte, aus dem Sperrgebietserlass resultieren-

de Ausweiszwang für das Betreten des Freihafens aufgehoben und die Hafentpolizei somit um eine Aufgabe entlastet.

Am 26. Juni 1930 folgte die Schließung der Hafentpolizeiwache 8 am Lübecker Ufer, deren Aufgaben und Zuständigkeiten der Hafentpolizeiwache 7 am Amerikahöft übertragen wurden. Schon im Mai des folgenden Jahres erfuhr die Ordnungspolizei eine wesentliche organisatorische Veränderung: Dem Leiter wurden fünf Hafentwachkreise mit den Hafentpolizeiwachen, die bis dahin zum Hafenschutz gehörende Bootsbesatzung sowie die seit 1921 bestehende Bootsbereitstellung direkt unterstellt.

Am 30. Januar 1933 ernannte Reichspräsident Paul von Hindenburg Adolf Hitler zum Reichskanzler. In Hamburg übernahmen die Nationalsozialisten in der Nacht von 5. zum 6. März 1933 die selbständige Regierungsgewalt.

In diesem Jahr wurde in Hamburg der Hafenschutz aufgelöst und damit die Unterstellung der Hafent- und Schiffahrtspolizei unter die Ordnungspolizei aufgehoben. Dies führte wieder zu einer Eigenständigkeit, die jedoch nicht von langer Dauer sein sollte.

Die Nationalsozialisten hoben durch das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 die staatsrechtliche Stellung bisheriger Länder des Deutschen Reiches auf, entzogen diesen die Polizeikompetenzen und übertrugen sie auf das Reich. Äußerlich erkennbar wurde das nun an dem an der Dienstmütze über dem Mützenkranz als Hoheitszeichen zu tragenden Reichsadler und der schwarz-weiß-roten Kokarde.

Die Einbindung der Polizei in den Verwaltungsapparat des Deutschen Reiches machte sich in einer veränderten Aus- und Fortbildung bemerkbar. Es wurde verstärkt auf die körperliche Ertüchtigung der Beamten, auf das Schießtraining und das militärische Wissen Wert gelegt. Die Aufgaben in bis dahin polizeifremden Bereichen, wie zum Beispiel dem zivilen Luftschutz, wuchsen. Das führte jeweils am 22. April 1934 und am 2. Juli 1934 zu einer Umorganisation der Hafen- und Schifffahrtspolizei. Der Schifffahrtspolizei wurden die Polizeiwachen 110 bis 115 und einige Polizeiposten der Hafen- und Schifffahrtspolizei organisatorisch und taktisch zugeordnet. Das Zuständigkeitsgebiet wuchs erheblich an, denn nun zählte neben den Wasserflächen des Hamburger Hafens, der Alster, der Bille und der Kanäle und Flee- te annähernd die gesamte hamburgische Landfläche südlich des Zollkanals und des angrenzenden Teils der Unterelbe dazu.

Die Hafen- und Schifffahrtspolizei wurde nun aus dem Sprinkenhof in der Burchardtstraße 14 heraus geführt und war in die Hafenpolizeiabschnitte A bis E sowie Alster gegliedert. Nachdem die Hafen- und Schifffahrtspolizei für wenige Jahre von nennenswerten Veränderungen verschont geblieben war, verlor sie am 30. Januar 1937 ihre erst kurz währende Eigenständigkeit, wurde durch eine Verfügung des damaligen Polizeipräsidenten, Hans Julius Kehrl, wieder der Schutzpolizei unterstellt und in Wasserschutzpolizei umbenannt.

Nur wenige Wochen später, am 1. März 1937, über- trug der damalige Reichs- und preußische Innen- minister Hermann Göring die Ausübung der Schiff- fahrtspolizei auf den Reichswasserstraßen der Wasser- schutzpolizei.

Einen Monat später folgte aufgrund des „Groß-Hamburg- Gesetzes“ die Eingemeindung der preußischen Städte Altona, Harburg und Wilhelmsburg in die Hansestadt Hamburg und am 26. Juli 1937 legte ein Erlass Görings die örtliche Zuständigkeit der Hamburger Wasserschutz- polizei fest:

Zitat:

„Die Häfen Groß-Hamburgs, sämtliche Was- serstraßen im Gebiet Groß-Hamburgs, die Elbe von der unteren Wasserbauamtsgrenze Lauenburg abwärts bis zur Grenze der Was- serstraßenordnung, Kaiser-Wilhelm-Kanal bis Nübbel, Hafen Cuxhaven“.

Dieser Erlass begründete eine Neugliederung der Orga- nisation der Wasserschutzpolizei. Sie wurde als „Grup- pe Hafen“ mit den WS-Abschnitten A bis G der Schutz- polizei angegliedert. Dabei kamen Altona, Harburg und eine WS-Station in Brunsbüttelkoog hinzu. Noch im August des Jahres 1937 straffte man die relativ breit gefächerte organisatorische Struktur der Wasserschutz- polizei, weil die bisherige dem politisch motivierten zentralistischen Führungsduktus widersprach. Man orga- nisierte sie nun in drei jeweils stärker ausgestattete Ab- schnitte A bis C um und richtete am 18. August 1937 einen Unterelbe-Streifendienst ein, um die polizeiliche Präsenz, die Handlungsfähigkeit und Aufgabenerfü- llung auf der Elbe unterhalb des Hamburger Hafens zu gewährleisten. Die Wasserschutzpolizei verfügte nun über insgesamt 348 Mann und 14 dampf- und 11 motor- getriebene Barkassen.

Nur wenige Monate später, am 3. Januar 1938, folgte die Eröffnung eines hamburgischen WS-Reviers



in Cuxhaven. Zwar gehörten einige Hafengebiete Cuxhavens sowie die Elbinseln Neuwerk und Scharhörn zur Hansestadt Hamburg, jedoch gab es dort bis dahin keine hamburgische Polizeidienststelle.

Lediglich ein besonderes, dem Fahrtgebiet annähernd entsprechendes Wasserfahrzeug stand der Wasserschutzpolizei mit der dampfgetriebenen „WSP 26“ zu jener Zeit zur Verfügung.

Das Zuständigkeitsgebiet der Wasserschutzpolizeigruppe Hamburg erstreckte sich vom Hamburger Hafen bis zur Nordsee.

Während des Krieges waren hamburgische Wasserschutzpolizisten in vielen von der Wehrmacht besetzten Ländern für polizeiliche, vornehmlich wasserschutzpolizeiliche Zwecke eingesetzt, so zum Beispiel in den Niederlanden. Viele kehrten niemals zurück.

Das Gebäude des WS-Reviere 10 am Kaiser-Wilhelm-Höft, in dem auch die Führung des WS-Abschnitts C residierte, wurde am 31. Dezember 1944 während eines schweren Bombenangriffs auf Hamburg völlig zerstört und anschließend am Ellerholzhöft an der Stirnseite des Schuppens 75 b untergebracht. Die Abschnittsleitung C bezog einen Keller des Fleischbeschau-



Dampftriebener Polizeikreuzer „Wasserschutzpolizei 26“ (1908 bis 1943)

amts in der Buchheisterstraße und zog erst am 1. März 1945 in den Schuppen 73 b an der Nehlsstraße.

Nach der bedingungslosen Kapitulation Deutschlands am 8. Mai 1945 wurde das Deutsche Reich in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Jede dieser Besatzungszonen sollte von einer alliierten Siegermacht (Vereinigte Staaten von Amerika, Großbritannien, Sowjetunion und Frankreich) verwaltet werden. Nordwestdeutschland und damit auch die Hansestadt Hamburg gehörten zur britischen Militärverwaltung.



Hamburger WS-Beamter in den Niederlanden

Dienstkleidung:

Seit der „Franzosenzeit“, der französischen Besatzung, war die Dienstkleidung der Hafensicherung regelmäßig Gegenstand heftiger Diskussionen im Senat, wobei es lediglich darum ging, ob man das äußere Erscheinungsbild zum Beispiel durch Einführung sogenannter Marineknöpfe (Messingknöpfe mit geprägtem Anker) verbessern könne.

Beispielhaft soll hier aus einer schriftlichen Antwort des damaligen „Polizey-Herrn“ Senator Dammert an den „Camerarius“ (Finanz-)Senator Amsinck vom 23. Januar 1832 zitiert werden:

„Übrigens würde eine Veränderung in der Uniform auf das äußere Ansehen der Hafensicherung, welches ihr weit nöthiger ist, wie allen anderen zu Wasser Angestellten, sehr nachtheilig einwirken. Das fremde Schiffsvolk, mit dem die Hafensicherung täglich in Berührung kommt, erkennt auf dem Wasser nur Mariniers als Autorität an, wie dann auch nach den bestehenden Verfügungen die Hafensicherung aus der See- und den Schiffahrts Kundigen bestehen soll, worauf bei neuen Anstellungen seit zehn Jahren auf das Strengste gehalten ist. Ohne Zweifel würde in den Augen des fremden Schiffsvolks, wenn man der Hafensicherung die Marine-Uniform nähme, ihr die gebührende Autorität ermangeln. Hierdurch allein aber hat sie Gewalt, die nur eine moralische, bey ihrer geringen Anzahl aber, selten eine physische seyn kann.“

Es ereignet sich oft, daß die Hafensicherung Kreuzzüge auf der Elbe bis Stade und weiter macht, daß sie Schiffe, auf denen die Mannschaft sich empört

hat, oder Verbrechen begangen sind, theils auf Requisition der fremden Consuls, theils auf Verfügung des Polizey-Herrn nachsetzt und die Übeltäter von Bord holt und hierher bringt. Alles dies hat nicht die mindesten Schwierigkeiten, weil sie allenthalben als Seesoldaten respektiert werden und ich möchte nicht rathen, hiervon das mindest zu ändern, auch würde ich, ohne ein ausdrückliches, commiß: Senatus', mich hierzu garnicht für befugt halten.“

Allein die nun eingeführten, mit einem Marineanker verzierten Messingknöpfe reichten offensichtlich nicht aus, um den der „Hafenpolizey“ von fremdem Schiffsvolk entgegen gebrachten „ungebührlichen Respektlosigkeiten“ wirksam zu begegnen. Daher beschloss der Senat am 12. November 1856, dass die Ärmel der dunklen, mit Messingknöpfen versehenen Uniformröcke der „Officiere“ mit goldenen Streifen versehen werden. Später folgten dann auch die Winterröcke der nachgeordneten „Officianten“. Als Kopfbedeckung kam bei den höheren Beamten der sogenannte „Dreimaster“ (Dreispeitz) zum Einsatz.

Die Marineknöpfe und die in Seefahrtskreisen auch Kolbenringe genannten Dienstgradzeichen wurden später von der deutschen Marine und Handelsmarine übernommen und finden dort sowie in der Wasserschutzpolizei noch heute nahezu unverändert ihre Verwendung. Lediglich die Dienströcke unterlagen aus verschiedenen Gründen einem Wandel.

Dies wirkte sich auch auf die Wasserschutzpolizei aus. Sie wurde genau wie die Schutzpolizei und die Verwaltungspolizei der Abteilung „Public Safety Branch (PSB)“ bei der britischen Militärregierung unterstellt. Die Polizeieinheiten wurden von insgesamt 33 polizeierfahrenen britischen Offizieren (Public Safety Officer, PSO) kontrolliert, drei von ihnen waren für die Wasserschutzpolizei zuständig. Ein vierter wurde für die Wasserschutzpolizei-Schule eingesetzt, die am 1. September 1945 ihren Betrieb aufnahm.

Der während des Krieges eingestellte Unterelbestreifendienst wurde noch im Mai 1945 wieder eingerichtet und für den Oberelbestreifendienst wurde am 5. Juli 1945 in Lauenburg ein WS-Revier gebildet.

Die im Krieg auf insgesamt 472 Mann angewachsene Personalstärke der WSP Hamburg wurde durch von der Militärregierung veranlasste Alterspensionierungen, Reservistenentlassungen und „Entfernung“ politisch belasteter Beamter verringert.

Um die festgelegte Sollstärke von 422 Mann dennoch erreichen und halten zu können, wurden von 1946 bis 1947 insgesamt 200 Polizeianwärter an der Wasserschutzpolizei-Schule am Worthdamm ausgebildet, nachdem sie als zentrale Ausbildungsstätte wieder Instand gesetzt wurde.

Am 15. November 1946 wurde die Polizei aus der Verantwortung durch die britische Militärregierung entlassen und dem Ersten Bürgermeister Max Brauer unterstellt. Die Wasserschutzpolizei verblieb jedoch vorerst unter der Kontrolle der Public Safety Offiziere der britischen Militärregierung.

Im Hamburger Hafen waren durch die Kriegsfolgen – Wohnraumangel, fehlende Nahrung und Kleidung – sehr schnell wieder Zustände eingetreten, wie man sie nach dem Ende des Ersten Weltkrieges kennen gelernt hatte, nur kam jetzt noch der strenge Winter 1946/1947 hinzu. Tausende versuchten im Hafen Essbares, warme Kleidung oder Heizmaterial zu organisieren, während es Aufgabe der Wasserschutzpolizei war, die allgemeine Ordnung und Sicherheit im Hafen zu gewährleisten.

Wieder war der Hafen zum Sperrgebiet erklärt worden und musste von der britischen Militärpolizei, unterstützt von deutschen Polizisten, flächendeckend bewacht werden. Der Wasserschutzpolizei oblag es, die wasserseitigen Kaianlagen, die im Hafen liegenden Schiffe und Ewer, vor Raub und Diebstahl zu schützen.

Mit Blick auf den Oberelbestreifendienst richtete die Wasserschutzpolizei-Gruppe Hamburg am 7. September 1946 einen WSP-Posten in Schnackenburg an der Grenze zur sowjetischen Besatzungszone ein.



WSP-Posten in Schnackenburg an der Elbe bis 1969

Besoldung:

Das Salär der „Officianten“ aber auch der „Officiere“ war damals gering. Die „erlaubte Nebentätigkeit“, das sogenannte „Sporteln“, während der dienstfreien Zeit war nötig, um das geringe Einkommen aufzubessern.

So verdingte man sich beispielsweise für Jollenführerdienste, das Übersetzen von Personen und Material mit Booten zu den Pfählen oder im Elbstrom vor Anker liegenden Schiffen, ließ sich das Einliegen als Wache auf Schiffen, die Durchsuchung von Schiffen nach Schmuggelgütern, das Arrestieren von Personen oder die Erteilung von „Licht- und Feuerbescheinigungen“ für aufliegende Schiffe honorieren.

Diese Art der Soldaufbesserung, die erst 1882 abgeschafft wurde, hatte auch seine Schattenseite und führte manches Mal dazu, dass die „Officianten“ häufig übermüdet ihren Dienst versahen oder Personen ohne ersichtlichen Grund festnahmen und arrestierten. Der weitaus größte Teil der so erzielten Nebeneinkünfte floss den Vorgesetzten zu und so kam es vor, dass dem gemeinen „Officianten“ nur ein geringer Teil von etwa zehn Prozent blieb.

Zu diesem Thema ist das Stimmungsbild eines Zeitzeugen, des ehemaligen Kapitäns der „Hafenpolizey“ (1884 bis 1893), Kapitän Fokkes, welches dieser aus seiner Erinnerung in den Akten der „Hafen- und Schifffahrtspolizei“ hinterließ, sehr aufschlussreich:

Kapitän Fokkes Zitat:

„Von einer ordentlichen Disziplin konnte keine Rede sein. Die Mannschaft, überanstrengt durch das Wache einliegen, suchte den Schlaf, wo sie ihn nur fand und so wurden die Patrouillen auch nur unregelmäßig und ungenügend ausgeführt. Der Ton an den Wachen war ein sehr roher und die Mannschaften wurden mehr als Leibeigene behandelt. Schreiber dies ist selbst Zeuge gewesen, wie die Mannschaft an der Wolfgangswache (beim Neuenweg) morgens von dem Capitain mit Stockschlägen tractirt wurde und warum? Weil dieselben in der Nacht keine genügend große Zahl von Arrestanten gebracht und der Tagesverdienst des Capitains nur mager ausfiel.“



Kapitän Fokkes

Nachdem die britische Militärregierung angeordnet hatte, dass die in Brunsbüttelkoog befindliche und zur Wasserschutzpolizei-Gruppe Hamburg gehörende WSP-Station der Wasserschutzpolizei-Gruppe Kiel zu unterstellen sei, bestand die Wasserschutzpolizei-Gruppe Hamburg ab dem 1. April 1947 aus den Abschnitten A bis C, denen die WSP-Reviere (WSR) St. Pauli-Landungsbrücken, Kehrwieder, Altona, Brooktor, Entenwerder, Lübecker Ufer, Amerikahöft, Breslauer Straße, Petroleumhafen, Schuppen 75 b, Harburg, Alster, Lauenburg und Cuxhaven, die WSP-Posten Oberalster, Schnackenburg, Fähre VII und Neumühle sowie der Oberelbe- und der Unterelbestreifendienst zugeordnet waren.

Als eine der letzten Behörden der Hansestadt Hamburg wurde die Wasserschutzpolizei am 10. September 1948 in einer kurzen Feierstunde auf dem Hof der Wasserschutzpolizei-Schule durch den Gouverneur Barry an den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg übergeben und führte von diesem Zeitpunkt ab die Bezeichnung Wasserschutzpolizei Hamburg.



Bürgermeister Brauer (li.) übernimmt die Wasserschutzpolizei



Der Erste Bürgermeister Max Brauer (re.) besucht mit britischen Militärs die Wasserschutzpolizei-Schule am Veddeler Damm

Auf gleicher Grundlage verfügte die Militärregierung die Beibehaltung des festgelegten örtlichen Zuständigkeitsbereichs der Wasserschutzpolizei Hamburg auf der Elbe, nun beginnend von der Demarkationslinie zur sowjetischen Besatzungszone – der späteren DDR – bis zur Hoheitsgrenze in der Nordsee. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal und die Reede bei Brunsbüttelkoog gehörten nun nicht mehr zum örtlichen Zuständigkeitsgebiet der WSP Hamburg.

Nach Konstituierung der deutschen Länder im Jahr 1948 kamen auch notwendige gesetz- und verordnungsgebende Regierungs- und Verwaltungsprozesse wieder in Gang. Mit einer Verordnung über die Wasserschutzpolizei vom 31. August 1948 steht die Bezeichnung „Wasserschutzpolizei“ (WSP) wieder als alleiniger Begriff für diese Polizeiorganisation.

Nach langen und zähen Verhandlungen entschied sich das Land Niedersachsen am 17. Dezember 1948, dass Hamburg die wasserschutzpolizeilichen Aufgaben auf der Elbe und dem zu Hamburg gehörenden Cuxhavener Amerikahafen wahrnimmt und die niedersächsische Wasserschutzpolizei in den übrigen Cuxhavener Häfen tätig wird. Damit blieb es bei der verfügten und von der britischen Militärregierung 1945 bestätigten polizeilichen Zuständigkeit Hamburgs auf der für seinen Hafen so wichtigen „Lebensader Elbe“ von Schnackenburg bis zur Hoheitsgrenze in der Nordsee.

Erst 1953 akzeptierten Schleswig-Holstein und Niedersachsen die bereits seit 1937 bestehende Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei Hamburg auf der Elbe. In der Folge war Hamburg bestrebt, den Umfang wasserschutzpolizeilicher Zuständigkeiten und seine Aufgabenwahrnehmung



Wasserschutzpolizeirevier 1, St. Pauli-Landungsbrücken

auf der Elbe in einem Staatsvertrag mit den beiden Ländern zu regeln.

Mit der Neubildung einer Polizeibehörde in Hamburg am 1. Oktober 1952 wurde die Wasserschutzpolizei wie alle übrigen Dienstzweige der Polizei in einem eigenen Amt organisiert und dem Polizeipräsidenten unterstellt. Diesem Wasserschutzpolizeiamt waren eine Hauptgeschäftsstelle, ein Sachgebiet für Einsatz- und Verwaltungsangelegenheiten, eine Werft, eine 45 Mann starke Bootsbereitschaft für Ausbildungs- und Einsatzzwecke sowie in drei bestehenden Abschnitten insgesamt 14 WSP-Reviere und einige WSP-Posten zugeordnet. Die Personalstärke betrug 589 Beamte, Angestellte und Arbeiter. Der bis dahin zur Wasserschutzpolizei gehörende Kriminaldienst gehörte nun zum Kriminalamt.

Anfang der 1950er Jahre machte die schrittweise Einführung des Sprechfunks bei der Polizei Hamburg die Ausrüstung von zehn Dienstbooten mit Send- und Empfangsanlagen erforderlich. Diese erhielten damit die Bezeichnung Funkstreifenboote.

Am 1. April 1953 übertrug der damalige Bundesminister des Innern, Robert Lehr, die Wahrnehmung grenzpolizeilicher Aufgaben und die Überwachung und Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs im Hamburger Hafen auf die Wasserschutzpolizei. Bis zum heutigen Tage nimmt die Wasserschutzpolizei Hamburg – als einzige Landespolizei in einem deutschen Seehafen – diese wichtige Aufgabe wahr.

Eine zusätzliche für die Schifffahrt und den Hamburger Hafen bedeutsame Aufgabenerweiterung erfuhr die

Wasserschutzpolizei drei Jahre später: 1956 übertrug der Bundesminister für Verkehr, Hans-Christoph Seebohm, die Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben auf den außerhalb des Hamburger Hafens gelegenen Teilen der Elbe an Hamburg – und damit Hamburgs Wasserschutzpolizei. Auch die sich in den Folgejahren zusätzlich ergebenden schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben hat man 1982 mit einer Zusatzvereinbarung an Hamburg und seine Wasserschutzpolizei übertragen. Im Rahmen der Wahrnehmung dieser Aufgaben ermitteln die Hamburger Wasserschutzpolizisten Gefahren für die Schifffahrt sowie Gefahren, die von der Schifffahrt ausgehen, besonders solche für das Wasser, und wehren diese ab. Sie achten darauf, dass umfangreiche Schifffahrtsvorschriften eingehalten werden, zum Beispiel zur Ausrüstung, Besetzung und Besatzung der Schiffe, zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und zum

Verhalten im Verkehr. Die Beamten überprüfen Schiffspapiere und Befähigungsnachweise der Schiffsführer, -offiziere und -mannschaften auf den Wasserfahrzeugen und sorgen dafür, dass unterschiedliche Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die Sicherheit von Schiff und Besatzung und den Umweltschutz im Bereich der Schifffahrt eingehalten werden. Sie prüfen vorgeschriebene Sicherheitszeugnisse, Erlaubnisse, Tagebücher und sonstige Nachweise, melden Schiffsunfälle und führen Ermittlungen zu deren Untersuchung durch.

Zu Beginn der 1950er Jahre rückte die völlig überalterte Flotte der Wasserschutzpolizei in den Fokus und wurde nach und nach bis in die späten 1960er Jahre durch moderne, zeitgemäß ausgerüstete Dienstboote ersetzt. Ihren ersten Nachkriegsneubau, die „WSP 15“, erhielt die Wasserschutzpolizei im Jahr 1953.



Unterelektroboote „Wasserschutzpolizei 15“

In den folgenden Jahren bekam die Wasserschutzpolizei eine größere Anzahl leichter, schwerer und seegehender sowie besonderer Funkstreifenboote zur Verfügung gestellt. Bereits 1949 war der Neubau von Booten für die WSP vom Senat beschlossen worden.

Während der verheerenden Sturmflutkatastrophe 1962 war die Wasserschutzpolizei an der Rettung von 908 Menschen vor dem Tod durch Ertrinken oder Erfrieren mit ihren Booten beteiligt.

Allerdings haben sich die seinerzeit bei Polizei und Bundeswehr verwendeten kleinen Schlauchboote beim Durchfahren überfluteter Gebiete als wenig geeignet erwiesen, weil Stacheldrahtzäune und scharfkantige Unterwasserhindernisse manchem Schlauchboot zum Verhängnis wurden. Als Konsequenz schaffte man kleinere, mit Außenbordmotoren angetriebene, sogenannte Katastrophenschutzboote aus Zinkblech an.

1968 verabschiedete sich die Wasserschutzpolizei von ihrer letzten dampfgetriebenen Barkasse und war damit endgültig in der Bootsmoderne angekommen.

Als verbleibendes Relikt aus dieser Zeit ging die „Wasserschutzpolizei VI“ nach ihrer Außerdienststellung in den Besitz des Museums für Hamburgische Geschichte über und erhielt den Namen des ersten Museumsdirektors Otto Lauffer. Die „Otto Lauffer“ macht auch heute noch Fahrten als Museumsschiff.

Weitere Erkenntnisse aus den Folgen der Flutkatastrophe führten auf Betreiben des damaligen Polizeisenators Helmut Schmidt zur Gründung der Behörde für Inneres am 1. Mai 1962.

Damit traten grundlegende Änderungen für die verschiedenen Polizeiamter ein, die als ein Amt Polizei zusammengefasst in die Behörde für Inneres integriert wurden. Die bisherigen Polizeiamter, unter ihnen auch das Wasserschutzpolizeiamt, wurden in der Polizei zu Abteilungen herabgestuft. Auch wenn die Bezeichnung Wasserschutzpolizeiamt zunächst beibehalten wurde, war die bisherige Eigenständigkeit der Wasserschutzpolizei damit aufgehoben. Im Zuge der Integration des Amtes Polizei in die Behörde für Inneres und der Straffung weiterer innerer Verwaltungsstrukturen war auch das Wasserschutzpolizeiamt gefordert, sich neu zu strukturieren. Die Amtleitungsebene wurde verkleinert und in eine Führungs- und eine Schiffsabteilung geteilt. Die ehemaligen WSP-Abschnitte A bis C erfuhren eine Umbenennung in die WSP-Bezirke Ost, Mitte und West und die bisherige WSP-eigene Ausbildungsabteilung entfiel.

Aus einer weiteren Umorganisation der Wasserschutzpolizei 1969, bei der verschiedene Dienststellen neue Bezeichnungen erhielten, ging die Wasserschutzpolizei sichtlich verschlankt und um einen WSP-Bezirk sowie einige WSP-Reviere verkleinert hervor. Von den verbliebenen elf waren acht WSP-Reviere und drei Außenstellen im Hamburger Hafen so verteilt, dass alle Hafengebiete und ihre Schiffsanlegestellen möglichst schnell erreicht werden konnten. Für den Einsatz außerhalb des Hamburger Hafens und der Staatsgrenzen Hamburgs verrichteten WSP-Beamte an den WSP-Reviere Cuxhaven und Lauenburg sowie an einer Außenstelle in Geesthacht ihren Dienst.

Zu dieser Zeit setzte sich in der Bevölkerung ein zunehmendes Umweltbewusstsein durch. Es wurde verstärkt in der Öffentlichkeit thematisiert, in den Folgejahren weiter entwickelt und durch eine entsprechende Gesetzgebung begleitet. Die Wasserschutzpolizei übernahm diese neue

Aufgabe, gerade durch ihre Nähe zur maritimen Umwelt und die Bedrohung durch umweltgefährdende Substanzen in der Schifffahrt.

Am 23. Januar 1974 verfügte die Polizei Hamburg die Einrichtung einer zunächst aus vier WSP-Beamten bestehenden „Ermittlungsgruppe Umweltschutz“ bei der Wasserschutzpolizei.

Der einstmals überschaubare und eng gefasste Zuständigkeits- und Aufgabenkatalog dieser Ermittlungsgruppe sowie deren Organisationsgröße wuchsen in den Folgejahren stetig an und mündeten in die Bildung einer völlig neuen Dienststelle der Wasserschutzpolizei. Die Einrichtung der Ermittlungsgruppe im Jahr 1974 war somit die Geburtsstunde der „Umweltpolizei“ in Hamburgs Polizei. Mit der „Großen Polizeireform von 1976“ als Konsequenz einer Untersuchung durch eine zuvor beauftragte Unternehmensberatung wollte man unter Berücksichtigung der Leitgedanken „Konzentration“, „Mobilität“ und „Präsenz“ dem stetig steigenden polizeilichen Aufgabenspektrum



Wasserschutzpolizeiamt, Klingberg 1

und Arbeitsaufkommen organisatorisch und polizeitaktisch begegnen sowie auf die angespannte Nachwuchssituation reagieren.

Die Polizeifachämter wurden endgültig aufgelöst und die Polizei gänzlich neu organisiert und dabei integrativ gegliedert. Dies führte dazu, dass Wasserschutzpolizisten nun auch in anderen Organisationseinheiten der Polizei Hamburg eingesetzt werden konnten. Aus heutiger Sicht eine Selbstverständlichkeit innerhalb der Polizei Hamburgs. Von der Polizei bislang wahrgenommene, im engeren Sinne jedoch „polizeifremde“ Aufgaben wurden an andere Behörden abgegeben, wie zum Beispiel die Erteilung von Hafentaxen an die damalige Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft. Andere Aufgaben, wie die Verwaltung, Unterhaltung und Beschaffung von Dienstbooten, sind dem Verwaltungszweig in der Polizei übertragen worden. Darüber hinaus reduzierten Zusammenlegungen die Anzahl der vorhandenen Polizei- und WSP-Reviere erheblich, wodurch sich die Reviergebiete entsprechend vergrößerten und teilweise neue Standorte bezogen werden mussten. Der eigentliche Stabsbereich für wasserschutzpolizeiliche Grundsatz- und Fachangelegenheiten fand sich nun innerhalb der neu geschaffenen Landespolizeidirektion als eigene Abteilung wieder. Der Vollzugsdienst der Wasserschutzpolizei wurde in die neu geschaffene Polizeidirektion (PD) Süd integriert, die mehr oder weniger das gesamte Gebiet südlich der Norderelbe und damit den Hafenbereich umfasste.

Innerhalb bestimmter Bereiche der PD Süd, zum Beispiel im Personal- und Disziplinarwesen, im Katastrophen- und Zivilschutz oder als Direktionseinsatzführer (DEF) wurden nun WSP-Beamte dienstzweigübergreifend eingesetzt.



Wasserschutzpolizeirevier 2, Roßdamm 10



Wasserschutzpolizeirevier 3, Brooktor 2-4



Wasserschutzpolizeirevier 6, Harburger Hauptdeich 8

Im unmittelbaren Reviervollzug blieben der WSP nach Umsetzung der Reform nur noch fünf WSP-Reviere. Von diesen verfügten drei über eine ständig besetzte und ein Revier zusätzlich über eine anlassbezogen besetzte Außenstelle.

Seit der Neustrukturierung der Wasserschutzpolizei gab es zunehmend auch größere Einsatzanlässe, beispielsweise Demonstrationen auf dem Wasser, zu deren Bewältigung wasserschutzpolizeiliche Einsatzkräfte aus dem täglichen Dienst der WSP-Reviere zusammengezogen wurden.

Dabei zeigte sich oft, dass die Polizeikräfte der Wasserschutzpolizei aufgrund mangelnder Erfahrung und mangelnden Trainings im geschlossenen Einsatz nur bedingt einsatzfähig waren. Außerdem waren die WSP-Reviere durch die häufig kurzfristige und damit nicht planbare Kräftegestellung belastet, denn die Polizeibeamten mussten überwiegend aus dem Wechselschichtdienst herausgelöst werden. Auch die persönliche Ausrüstung der Beamten war nicht immer auf dem neuesten Stand und damit dem geschlossenen Einsatz nicht angemessenen. Vor diesem Hintergrund entstand bei der Wasserschutzpolizei die Überlegung, für derartige Einsätze eine geschlossene Einheit aus WSP-Beamten einzurichten.

Der 1. August 1985 war die Geburtsstunde des Einsatzzugs der Wasserschutzpolizei. Nach erfolgreichem Probebetrieb wurde der Einsatzzug am 1. Februar 1987 dauerhaft eingerichtet. Er bestand aus einem Zugführer, drei Gruppenführern und achtzehn Mitarbeitern. Seinen ersten Standort hatte er im Gebäude des WSR 3 am Brooktor. Am 4. September 1987 zog er in die Räume der Wasserschutzpolizei-Schule am Worthdamm 49 um. Neben der Wahrnehmung bestimmter Einsatzlagen und der Verstär-

kung der Polizeikräfte an den Vollzugsdienststellen der WSP, ist der Einsatzzug innerhalb der Wasserschutzpolizei zugleich die Erstverwendungsdienststelle für neu ausgebildete WSP-Beamte.

Das Jahr 1987 beinhaltet für die Wasserschutzpolizei Hamburg eine weitere Neuerung. Am 3. August 1987 stellte die Polizei Hamburg für den Dienst in der Wasserschutzpolizei seit deren Gründung vor 200 Jahren erstmals eine Frau ein, was die Medien des gesamten Landes hervorhoben. Die bislang ausschließlich aus Männern bestehende Wasserschutzpolizei vollzog nun nach, was in der Handelschifffahrt, dem ursprünglichen Nachwuchsreservoir für die WSP, einige Jahre zuvor Einzug gehalten hatte. Es ist nicht übertrieben zu sagen, dass damit in der Wasserschutzpolizei neue Zeiten anbrachen. Bis 2012 ist der Anteil der Wasserschutzpolizeibeamtinnen auf 33 angewachsen.

Der allgemeine Zustand des mittlerweile völlig veralteten Bootsbestandes und die steigende Kostenentwicklung bei der Unterhaltung führten dazu, dass 1992 das erste neugebaute seegehende Funkstreifenboot an die Wasserschutzpolizei übergeben wurde. Dieses Boot, die „Bürgermeister Brauer“, befindet sich noch heute im Dienst. Mit diesem Boot wurde inoffiziell ein Programm zur Erneuerung der WSP-Flotte initiiert. Die Indienststellung der „Bürgermeister Weichmann“, eines zweiten Bootes gleichen Typs, folgte 1995.

In den folgenden Jahren wurden auch neue streckentaugliche, leichte und schwere Funkstreifenboote sowie kleinere Einheiten in Auftrag gegeben und in den Dienst gestellt. Das „Bootsneubauprogramm“ endete mit der Übergabe des letzten neuen schweren Hafenstreifenbootes „WS 31“ im Jahr 2005.



Wasserschutzpolizeirevier 8, Athabaskahöft



Wasserschutzpolizeirevier 4, Lentzkai, Cuxhaven



Funkstreifenboot WS 2 „Bürgermeister Weichmann“



Funkstreifenboot „WS 37“



Hilfseinsatzboot „WS 40“

Jedoch war damit die Erneuerung noch nicht gänzlich abgeschlossen: Auch die alten, aus glasfaserverstärktem Kunststoff oder Zinkblech bestehenden offenen, mit Außenbordmotoren angetriebenen Katastrophenschutzboote wurden durch moderne Aluminiumeinheiten ersetzt. Damit ist das einzige Relikt vergangener Zeiten in der Flotte der Wasserschutzpolizei Hamburg die nach wie vor auf der Alster eingesetzte „WS-Polizei 19“ (Baujahr 1967).

Gegen Ende der 1960er Jahre begann eine fortschreitende „Containerisierung“ bei Ladungsgütern aller Art. Sie führte zur Einführung eines völlig neuen Frachtschiffstyps und großflächiger, bis heute andauernder Umgestaltungen international verflochtener Seehäfen und ihrer Lade- und Löscheinrichtungen. Auch wirkte sie sich auf das Transportwesen mit der Eisenbahn und dem Lkw aus. Fachlich und standortpolitisch beeinflusste diese Entwicklung auch die Wasserschutzpolizei: Das auf dem Athabaskahöft gelegene WSR 8 musste der Erweiterung für das Containerterminal der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) am Burchardkai weichen. Das Dienstgebäude wurde im Februar 1993 durch die WSP-Mitarbeiter geräumt. Sie verrichteten mehr als anderthalb Jahre ihren Dienst in einem behelfsmäßig eingerichteten ehemaligen Verwaltungsgebäude. Während dieser Zeit entstand an der Ostseite des Waltershofer Hafens ein neues Dienstgebäude, welches am 16. Dezember 1994 feierlich an die WSP Hamburg übergeben wurde. Nach fast einem Jahr erhielt dieses Gebäude die Dienststellenbezeichnung WSR 1. Der Ausbau der Containerterminals im westlichen Teil des Hamburger Hafens führte im östlichen und zentralen Bereich des Hafens zu strukturellen Veränderungsprozessen, die bis heute andauern. Hafenwirtschaftlich ging hier die Aktivität in erheblichem Maße zurück und hafenspezifische Betriebe wurden abgezogen oder stillgelegt.

Auf diese Veränderungsprozesse reagierte die Wasserschutzpolizei am 1. Oktober 1995 mit der Zusammenlegung der Reviergebiete 2 (in Steinwerder) und 3 (in der Speicherstadt) zu einer neuen, in seiner örtlichen Zuständigkeit größeren Dienststelle, dem WSR 2, am Standort Steinwerder. Der alte Standort des ehemaligen WSR 3 am Brooktor wurde als weitere Außenstelle des WSR 2 eingerichtet. In diesem Gebäude fand vom 6. März 1996 an die 1974 eingerichtete und inzwischen personell und materiell stark angewachsene „Ermittlungsgruppe Umweltschutz“ eine neue Unterkunft. Das WSR 6 in Harburg erhielt die neue Bezeichnung WSR 3. Das in Cuxhaven befindliche WSR 12 wurde in WSR 4 umbenannt.



Wasserschutzpolizeikommissariat 2, Roßdamm 10

Mit der vollständigen Übernahme der straßenverkehrsbehördlichen und verkehrspolizeilichen Aufgaben war es der Wasserschutzpolizei am 1. Februar 1996 erstmals seit ihrer „Gründung“ gelungen, sich im Hamburger Hafen als örtlich und sachlich allein zuständige Polizei zu positionieren. Die Wasserschutzpolizei wurde faktisch zur Hafenspolizei. Bis dato waren die WSP-Beamten mit den „klassischen“ wasserschutzpolizeilichen Aufgaben betraut gewesen. Nun kamen neue Tätigkeitsfelder hinzu. Inzwi-

schen sind diese Aufgaben fester Bestandteil des täglichen Dienstes der Wasserschutzpolizei Hamburg. Die Neuerungen erforderten neben erheblichen Aus- und Fortbildungsanstrengungen auch organisatorische Anpassungen.

Ebenfalls im Februar 1996 wurde die „Fachabteilung WS“ innerhalb der Polizeidirektion Süd eingerichtet. Der bislang in der Landespolizeidirektion organisierte Stabsbereich für wasserschutzpolizeiliche Grundsatz- und Fachangelegenheiten wurde in die neue „Fachabteilung WS“ integriert. Alle für die Wasserschutzpolizei fachlich wichtigen Bereiche waren nun wieder „unter einem Dach“ vereint.

Ende der 1990er Jahre war eine Umstrukturierung der örtlichen Ebene der Polizei Hamburg beschlossen worden. Bislang voneinander getrennte Polizeireviere (PR) und Kriminalkommissariate (KK) wurden zu gemeinsamen Dienststellen, den Polizeikommissariaten (PK), zusammengefasst. Das sollte auch in der Wasserschutzpolizei umgesetzt werden, obwohl es für deren örtlichen Zuständigkeitsbereich nur eine einzige Kriminalpolizeidienststelle gab. Im Rahmen eines erfolgreich verlaufenen Pilotierungsverfahrens integrierte man die sogenannte „Hafenkripo“ am 1. April 1999 in das bisherige Wasserschutzpolizeirevier 2 in Steinwerder und benannte dieses in „Wasserschutzpolizeikommissariat 2“ (WSPK 2) um.

Den Wasserschutzpolizeirevieren 1 in Waltershof und 3 in Harburg fehlte zu einer Umwandlung in ein Wasserschutzpolizeikommissariat als wesentliches Kernstück eine zugeordnete Kriminalpolizei. Die besondere fachliche Leitkompetenz des Waltershofer Reviers für den Bereich der Überwachung und Beförderung gefährlicher Güter sowie die des Harburger Reviers für den Bereich der Binnenschifffahrt wurden durch die Polizeiführung als gleichwertige Kriterien für die Umwandlung in ein

WSPK anerkannt. Der Standort Waltershof wurde mit Wirkung zum 21. Mai 2001 in WSPK 1, der Standort Harburg zum 8. Februar 2002 in WSPK 3 umbenannt. Das Revier in Cuxhaven blieb als Wasserschutzpolizeirevier erhalten und wird seit dem 21. Mai 2001 als WSPR 4 bezeichnet.

Für das WSPK 3 war die Umbenennung mit dem Einzug in ein neu errichtetes Dienstgebäude verbunden, das die vorangegangene, sehr beengte und wenig repräsentative Situation für die dort beschäftigten Mitarbeiter beendete. Auch der Einsatzzug der Wasserschutzpolizei und die für die Verwaltung der Dienstboote der WSP zuständige Verwaltungsdienststelle der Polizei zogen in den Neubau ein. Mit Jahresbeginn 2001 erfolgte die Ausgliederung der



Wasserschutzpolizeikommissariat 1, Waltershofer Damm 1

Wasserschutzpolizei aus der Polizeidirektion Süd und die Bildung einer eigenständigen Organisationseinheit WSP. Dies hatte eine Neuordnung des WSP-Stabes und neue Organisationskennziffern für die Fachdienststellen zur Bekämpfung der Umweltkriminalität, für Gefahrgut und Grenzpolizeiliche Angelegenheiten sowie des Einsatzzuges der WSP, der nunmehr Fortbildungs- und Einsatzzug hieß, zur Folge. Ein wichtiger Meilenstein in der Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien der fünf norddeut-

schen Küstenländer war die Einrichtung einer gemeinsamen Leitstelle im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven. Ursprung war ein Beschluss der Innenminister der Küstenländer vom 7. Februar 1994 zur kooperativen Beteiligung ihrer Wasserschutzpolizeien von 1996 bis 1998 an den Küstenwachzentren (KüWaZ) des Bundes. Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern entsandten Beamte in das KüWaZ für die Ostsee in Neustadt. Bremen, Hamburg und Niedersachsen waren zeitweise mit qualifizierten und einsatzerfahrenen WSP-Beamten im KüWaZ für die Nordsee in Cuxhaven vertreten. Diese bewährte Kooperation wurde durch eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Küstenländer über die Jahre schrittweise weiter entwickelt und mündete schließlich in den Betrieb einer rund um die Uhr besetzten WSP-Leitstelle, in der auch hamburgische WSP-Beamte ihren Dienst versehen. Die Anschläge vom 11. September 2001 sind auch für die Wasserschutzpolizei Hamburg nicht ohne Folgen geblieben. Die internationale Staatengemeinschaft hat sich darauf verständigt, das – von nahezu allen Seefahrt betreibenden Nationen ratifizierte – Internationale Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) als Grundlage für Maßnahmen zur Terrorismusabwehr im Seeverkehr zu nutzen. Sie ergänzte das Übereinkommen um ein Regelwerk zur Gefahrenabwehr durch Terrorismus in der Seeschifffahrt (ISPS-Code), das durch die Unterzeichnerstaaten bis zum 1. Juli 2004 umzusetzen war.

Daraus resultierten für die Wasserschutzpolizei neue Aufgaben, die auf die Verhinderung und Bekämpfung terroristischer Bedrohungslagen für die Seeschifffahrt und die Seehäfen ausgerichtet sind. Zur normgerechten Aufgabenerfüllung bezüglich der relevanten Hafenumschlagsbetriebe richteten Hamburgs Innen- und die Wirtschafts-



Wasserschutzpolizeikommissariat 3, Am Überwinterungshafen 1

behörde am 18. Juni 2004 eine gemeinsame, aus Mitarbeitern des damaligen Oberhafenamtes und der Wasserschutzpolizei bestehende, Dienststelle ein. Diese arbeitet als „Designated Authority“ (DA) – verantwortliche Behörde – im Rahmen des Regelwerkes des ISPS-Codes. Organisatorisch ist die Dienststelle als „DA Hafensicherheit“ in die Wasserschutzpolizei Hamburg eingebunden.

Kontrollaufgaben an Bord der, den Hamburger Hafen anlaufenden, Seeschiffe nehmen Beamte der drei WSPK wahr. Dieses neue Aufgabengebiet einbeziehend, erhielt die Wasserschutzpolizei Hamburg am 14. Dezember 2004 ihre gegenwärtige Struktur. An der Spitze steht der Leiter der Wasserschutzpolizei, der durch drei Stabsbereiche in der täglichen Ablauforganisation unterstützt wird:

- Führungsunterstützung und Controlling,
- Vollzugs-, Grundsatz- und Fachangelegenheiten sowie
- DA Hafensicherheit, Zentrale Gefahrgutüberwachung, Grenzpolizeiliche Aufgaben.

Neben den drei Wasserschutzpolizeikommissariaten in Waltersdorf, Steinwerder mit der „Hafenkripo“ und Harburg sowie dem Wasserschutzpolizeirevier in Cuxhaven sind ihm die „Umweltkripo“ und der Fortbildungs- und Einsatzzug der WSP unterstellt.

Der hafenwirtschaftliche Wandel veranlasste den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg um die Jahrtausendwende, ein Innovations- und Investitionsprogramm mit der Bezeichnung „Wachsende Stadt“ zu entwickeln. Ziel war, die Speicherstadt und den östlichen Teil des Hafens anders zu nutzen. Diese Hafenteile hatten aufgrund des zunehmenden Containerverkehrs und dem daraus resultierenden Ausbau der westlichen Hafenteile erheblich an hafenwirtschaftlicher Bedeutung verloren und verödeten zusehend.

Nachdem die Freihafengrenzen verlegt, Wasserflächen zur Bebauung teilweise aufgespült wurden und hafenwirtschaftliche Aktivität auf den Landflächen der Speicherstadt keine nennenswerte Rolle mehr spielte, gliederte die Polizei die Flächen des neu entstehenden Quartiers HafenCity in das damalige Innenstadt-Reviergebiet des Polizeikommissariates 12 mit Sitz am Klingberg ein. Die Außenstelle Speicherstadt des WSPK 2 am Brooktor wurde aufgegeben. Die ebenfalls noch im Dienstgebäude Brooktor untergebrachte Umweltkripo bezog Anfang 2006 frisch sanierte Räumlichkeiten im „Hauptquartier“ der WSP in der Wilstorfer Straße 100 in Harburg, wo sie noch heute ihren Sitz hat. Die Leitung und der Stab der Wasserschutzpolizei Hamburg haben dort, zusammen mit anderen Dienststellen der Polizei Hamburg, bereits seit der „Großen Polizeireform von 1976“ ihren Standort.



Wasserschutzpolizeirevier 4, Präsident-Herwig-Straße, Cuxhaven

Im Juli 2006 wurde das ehemalige Dienstgebäude der WSP am Brooktor abgerissen und Platz für die Errichtung von Wohn- und Geschäftsgebäuden der HafenCity geschaffen. Das veraltete und den modernen Ansprüchen nicht gerecht werdende Dienstgebäude in Cuxhaven gab Anlass, einen neuen Standort für das dortige WSPR 4 zu suchen. Dieser fand sich in der Präsident-Herwig-Straße in Cuxhaven, in der ersten Etage oberhalb ehemaliger Fischereibetriebshallen. Die Räumlichkeiten wurden nach entsprechender Modernisierung und Renovierung im April 2007 von der Wasserschutzpolizei Hamburg bezogen.

Der örtliche und sachliche Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei Hamburg befindet sich aus verschiedensten Gründen in einem ständigen Wandel.

Eine der größten Herausforderungen der Neuzeit ist dabei die wachsende Bedeutung Hamburgs als Anlaufhafen der internationalen Kreuzschifffahrt. Aufgrund des anhaltenden Zuwachses denkt die Branche schon heute über den Bau eines dritten Abfertigungsterminals im Hamburger Hafen nach. Sowohl das Terminal Grasbrook als auch das

Terminal Altona befinden sich im örtlichen Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei. Regelmäßig führen dort die Beamten der Wasserschutzpolizei die grenzpolizeiliche Einreise- und Ausreisekontrolle der Passagiere und Crewmitglieder durch.

Auch der zu erwartende Anlauf noch größerer Schiffseinheiten nach der geplanten Elbvertiefung und der damit verbundene erhöhte Containerumschlag werden sich auf die Tätigkeit der WSP Hamburg auswirken.

Die heute etwa 540 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei sind gefordert: Die Notwendigkeit des wirtschaftlichen Umgangs mit den bereit gestellten Ressourcen fordert von ihnen Verantwortungsbewusstsein, Kreativität, Veränderungsbereitschaft und Engagement.

Wie in der Vergangenheit wird sich die Wasserschutzpolizei auch in Zukunft diesen Herausforderungen stellen und die nötigen strukturellen, materiellen und personellen Veränderungen initiieren und umsetzen. ■



Stabsgebäude der Wasserschutzpolizei, Wilstorfer Straße 100

Aufbau, Organisation, Zuständigkeit

Zuständigkeitsbereich

Die örtliche Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei Hamburg ist nicht nur auf die schiffbaren Wasserflächen Hamburgs beschränkt, sondern erstreckt sich auch auf alle Landflächen im Hafen, die Elbe von der Stadt Schnackenburg nahe dem Länderdreieck Niedersachsen/Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg bis in ihren Außenbereich weit vor Cuxhaven und darüber hinaus auch auf Teile des deutschen Küstenmeeres.

Nicht nur im Hafen, sondern im gesamten Hamburger Stadtgebiet, ist die WSP für die Überwachung der Einhaltung nationaler und internationaler Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter auf allen Verkehrsträgern und für die Verfolgung von Straftaten gegen die Umwelt zuständig.

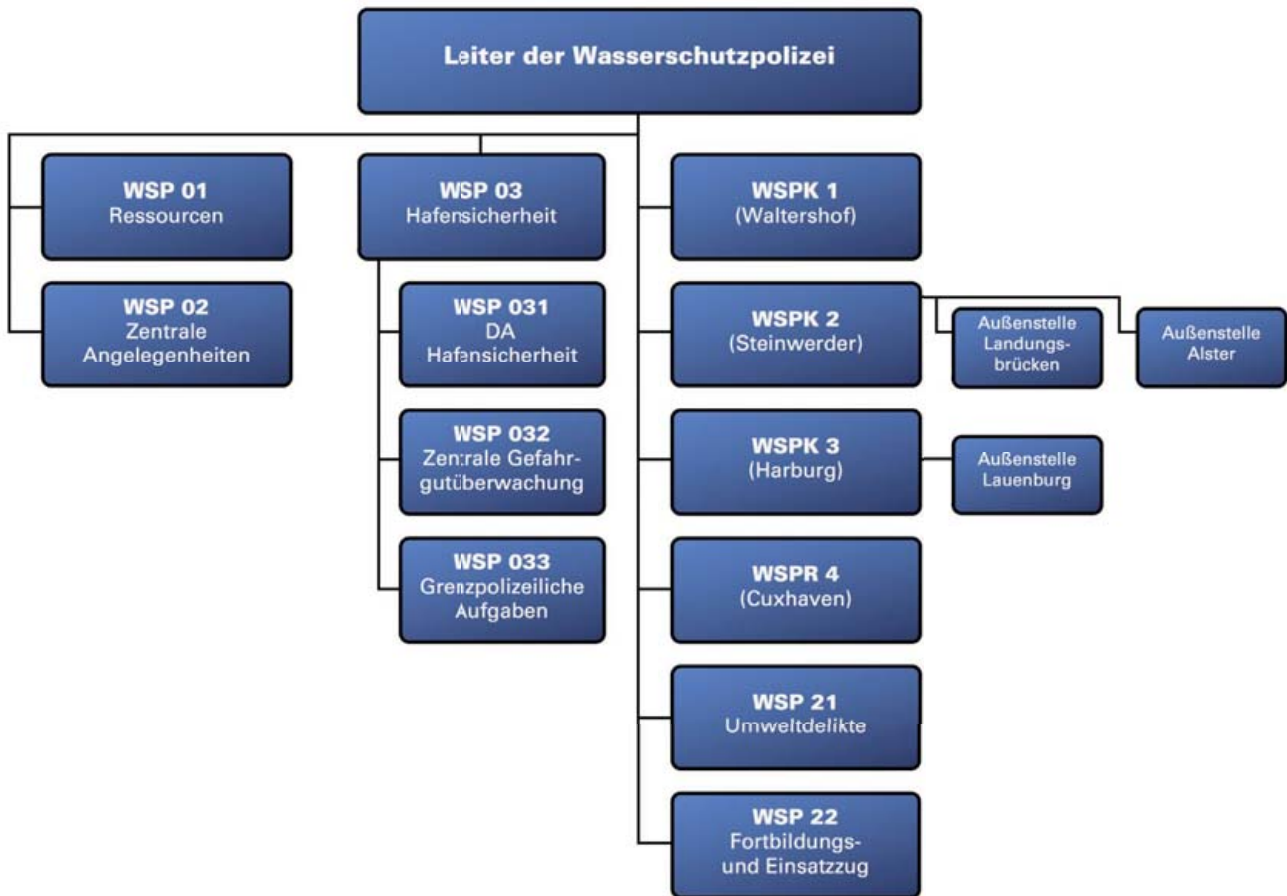
Aufgaben

Die Wasserschutzpolizei erledigt allgemein- und schiffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgaben. Dazu gehören

- die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Wasser,
- die Ermittlung von Gefahren für den Verkehr auf dem Wasser sowie solcher, die von ihm ausgehen und das Ergreifen von Maßnahmen zu deren Beseitigung,
- die Verhütung und Verfolgung einschlägiger Straftaten und Ordnungswidrigkeiten und
- die Kontrolle der an Bord von See- und Binnenschiffen sowie Sport- und Hafenfahrzeugen mitzuführenden Papiere, Zeugnisse und Dokumente und aller sonstigen Nachweise.

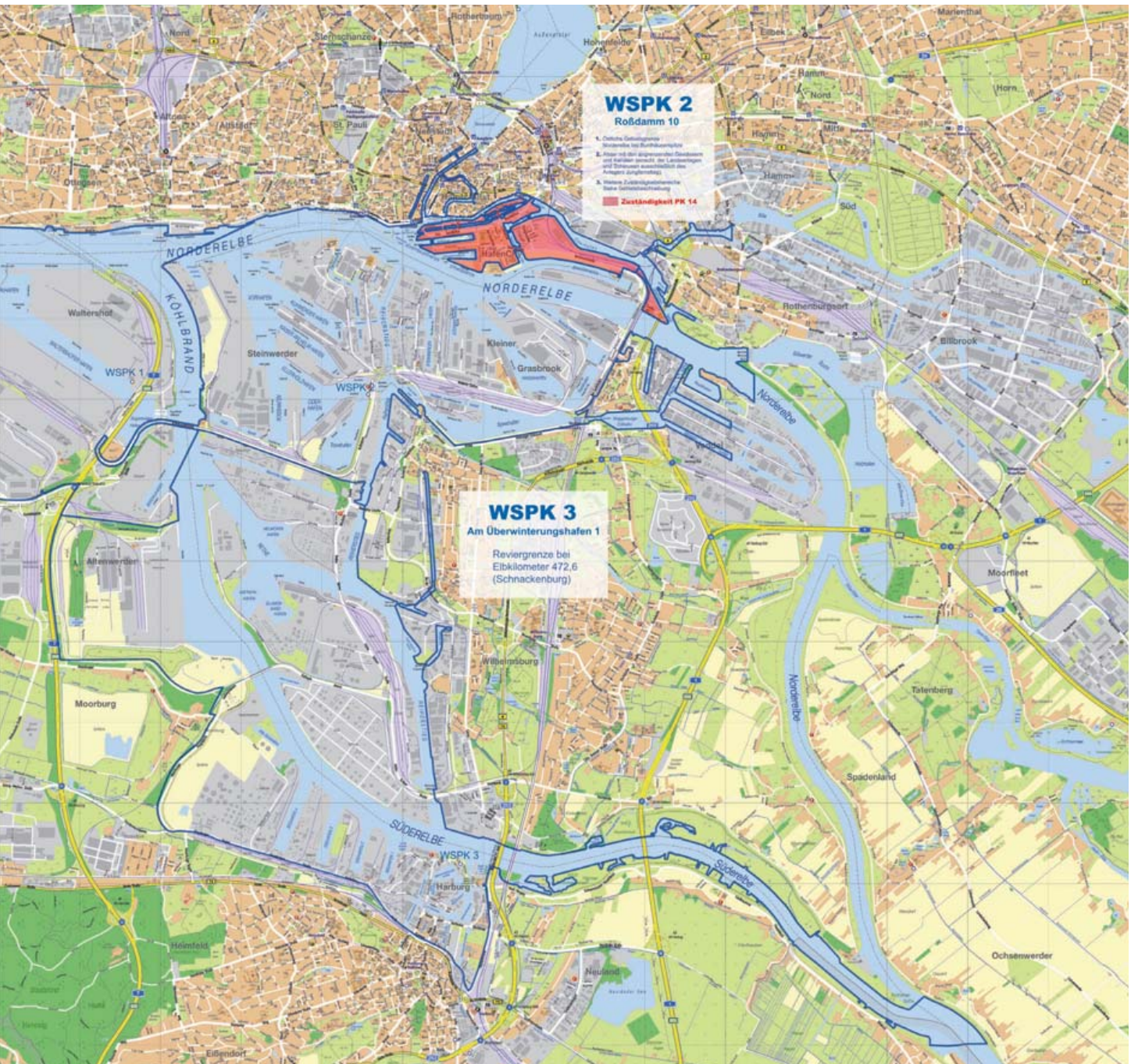
Darüber hinaus ist die Wasserschutzpolizei auch zuständig für

- die Kontrolle des grenzüberschreitenden Personenverkehrs im Hamburger Hafen,
- die Überwachung der Einhaltung lokaler, nationaler und internationaler Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter auf dem Wasser, der Straße und dem Schienennetz der landeseigenen Eisenbahnen im Hamburger Staatsgebiet,
- die Verhütung und Verfolgung von Umweltdelikten in ganz Hamburg und der übrigen Kriminalität im Hafengebiet,
- die Überwachung der Einhaltung lokal, national und international gültiger Hafensicherheitsstandards, welche dem Schutz der internationalen Handelsschifffahrt und der von ihr genutzten Hafenanlagen vor terroristischen Bedrohungen dienen sowie für
- alle Straßenverkehrsaufgaben im Hafen. ■





Zuständigkeitsgebiete im Hamburger Hafen



Schiffssicherheit und Umweltschutz

SOLAS, MARPOL und vieles andere mehr

Die ersten Sonnenstrahlen lassen das vom Südwestwind leicht gekräuselte Wasser der Elbe glitzern. Der Morgennebel lichtet sich und das Unterelbestreifenboot der Wasserschutzpolizei Hamburg, die „WS 2 – Bürgermeister Weichmann“, passiert elbaufwärts kommend die Hafengrenze bei Tinsdal. Die Nachtschicht geht zu Ende, außer einigen Routinekontrollen gab es keine besonderen Vorkommnisse.

Das ändert sich schlagartig, als ein Funkspruch der Einsatzzentrale auf der „WS 2“ eingeht: „Unterelbe Tonne 82, Kollision zwischen zwei Frachtschiffen“. Die Besatzung ist sofort alarmiert, die „WS 2“ geht wieder auf Gegenkurs elbab, ihre Maschinen laufen auf Hochtouren. Der Streifenführer holt die ersten Informationen über die Art der Kollision, ggf. verletzte Personen und Sachschäden ein. Zwei Frachtschiffe sind miteinander kollidiert.



Funkstreifenboot „Bürgermeister Brauer“ auf Kontrollfahrt in der Elbmündung

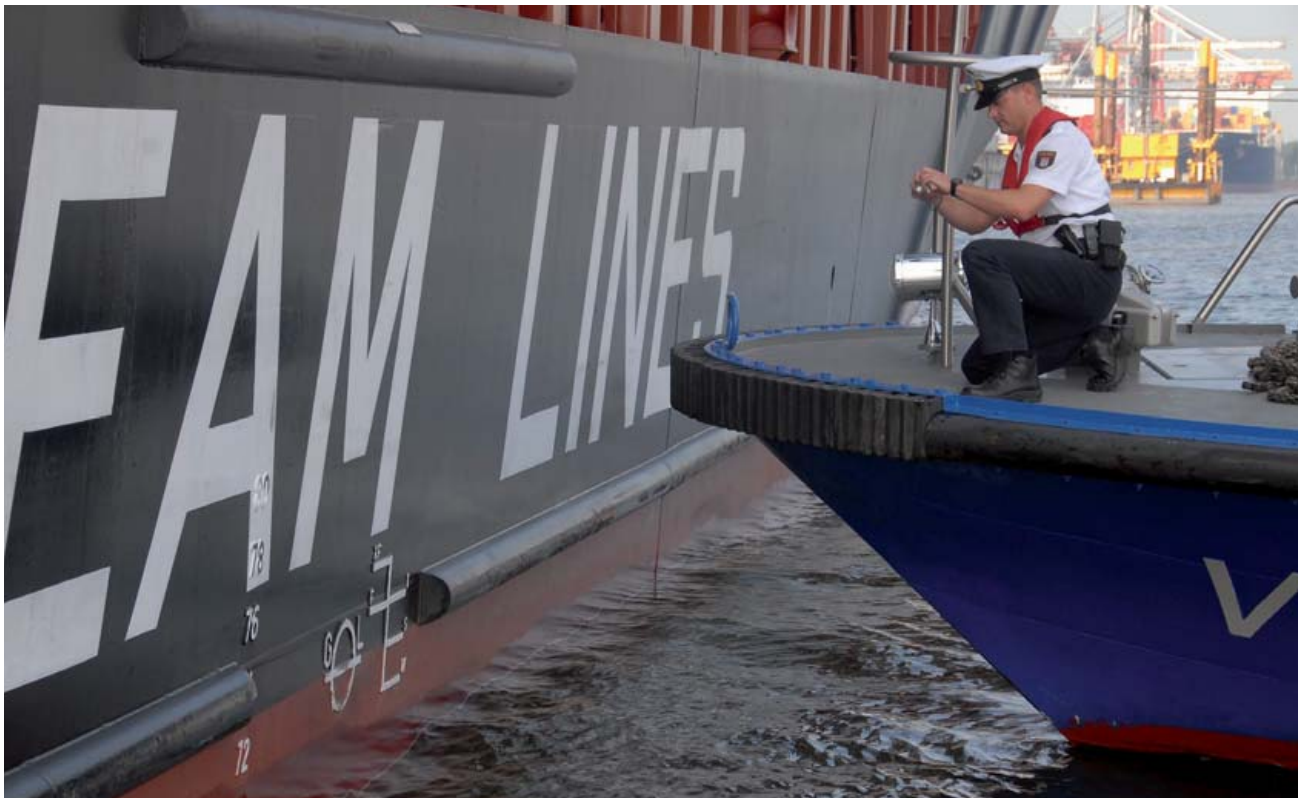


Sie liegen jetzt außerhalb des Fahrwassers Höhe Glückstadt vor Anker.

Inzwischen ist die „WS 2“ am Einsatzort angekommen, zwei Beamte werden mit dem Tochterboot zu einem der Havaristen versetzt. Da auch auf dem zweiten Schiff Ermittlungen durchgeführt werden müssen, werden zwei weitere Beamte aus Hamburg angefordert und auf dieses Schiff gebracht. Dabei stellen sie fest, dass die Lademarke nicht zu sehen ist. Ist das ein Hinweis auf eine Überladung des Schiffes oder macht das Schiff Wasser? Dieser Frage gehen die Beamten nach. Zu einem Wassereinbruch durch die Kollision ist es zum Glück nicht gekommen.

Die Einhaltung des Freibordes ist nur einer unter vielen Sicherheitsaspekten. Unter Freibord versteht man den in der Schiffsmitte senkrecht nach unten gemessenen Abstand von der Oberkante des Deckstrichs bis zur Oberkante der entsprechenden Lademarke bzw. bis zur tatsächlichen Wasserlinie. Ist der Abstand zur tatsächlichen Wasserlinie kleiner als der zur Lademarke, ist das Schiff überladen.

Anhand der Regeln des Internationalen Freibordübereinkommen von 1966/88, das für Schiffe gilt, die im Schiffsregister eines Vertragsstaates zu diesem Freibordübereinkommen eingetragen sind, stellt der nautisch geschulte



Kontrolle der Lademarke

Beamte Berechnungen zur Beladung des Schiffes an. Unter Einbeziehung des Lastenmaßstabs (= Tiefertauchung des Schiffes pro Tonne Zuladung), der Ladepapiere (für die Gewichte der einzelnen Container und sonstigen Ladungseinheiten) und der Gewichte von Vorräten, Brennstoff, Ballast- und Frischwasser sowie Rückständen, wird eine aufwändige Berechnung der Beladung durchgeführt. Das Ergebnis bei diesem Einsatz ist eine Überladung des Schiffes um 200 Tonnen. Die originär zuständige Schiffssicherheitsbehörde, die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr), wird informiert. Gegen den Schiffsführer leitet der Beamte ein Bußgeldverfahren ein. Das Schiff erhält ein vorläufiges Weiterfahrverbot.

Als Reaktion auf den Untergang der „Titanic“ gab es 1913 eine erste internationale Konferenz mit dem Ziel, Mindeststandards für die Sicherheit auf Handelsschiffen zu schaffen. So entstand die erste Version des SOLAS-Übereinkommens (SOLAS: Safety of Life at Sea) mit verbindlichen Regeln für die Vertragsstaaten. Dieses für die Schiffssicherheit heute wichtige und international anerkannte Übereinkommen wird in der 1959 gegründeten Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO: International Maritime Organisation – eine Unterorganisation der UN) fortlaufend weiterentwickelt. Es umfasst Mindeststandards bei Konstruktion, Ausrüstung, Bausicherheit und Betrieb der Schiffe. Stabilitäts- und Brandschutzaspekte finden genauso Berücksichtigung wie die Ausrüstungspflicht mit Rettungsmitteln. Die höchsten Anforderungen gelten dabei für Passagierschiffe. Wasserdichte Schotten, also die Unterteilung eines Schiffes in Abschnitte, sind heute eine Selbstverständlichkeit. Mit Unterzeichnung des Übereinkommens verpflichten sich die Vertragsstaaten, diese Mindestanforderungen für Schiffe unter ihrer Flagge in der Auslandsfahrt zu erfüllen.

Die Einhaltung dieser Bestimmungen wird in Form einer sogenannten „Hafenstaatkontrolle“ überprüft. Dafür ist in Hamburg die Berufsgenossenschaft Verkehr, Abteilung Schiffssicherheit, in enger Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei zuständig.

„Das wird knapp“, denkt die junge Frau auf der Segelyacht, als die Bordwand des vorbeifahrenden Containerschiffes auf der Unterelbe immer größer wird. „Na, die Profis kennen sich ja aus – es wird schon gut gehen“, denkt sie weiter, macht es sich wieder bequem und genießt die Sonne. Als Gast vertraut sie dem erfahrenen Skipper. Vertrauen ist gut, aber ...

Jeder kennt Vorschriften für den Straßenverkehr – aber wie sieht es auf dem Wasser aus?

Denkt man zum Beispiel an den Hafengeburtstag in Hamburg, wird schnell klar, dass gefährliche Situationen ohne Beachtung entsprechender Fahrregeln quasi vorprogrammiert wären. Aber auf offener See – könnte man meinen – verlieren solche Regeln an Bedeutung. Leider zeigt die Wirklichkeit, dass eine gefährliche Annäherung oder sogar eine konkrete Kollisionsgefahr zweier Schiffe vorliegen kann, obwohl diese beiden Schiffe den ganzen Ozean für sich allein zu haben scheinen.

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden erste international geltende Ausweichregeln zur Vermeidung von Zusammenstößen von Schiffen entwickelt. In deren Weiterentwicklung entstanden für Deutschland verschiedene Fassungen der sogenannten „Seestraßenordnung“, aus der schließlich im Jahr 1972 die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, kurz Kollisionsverhütungsregeln (KVR), entwickelt wurden. Die-

se enthalten Ausweich- und Fahrregeln für unterschiedliche Sichtverhältnisse sowie Regeln über Lichter, Signalkörper, Schall- und Lichtsignale. Die KVR gelten für alle Fahrzeuge auf Hoher See und den angrenzenden Gewässern, die von Seeschiffen befahren werden können.

Für die Flüsse gibt es ergänzende Regelwerke, welche die besonderen räumlichen Verhältnisse dort berücksichtigen, wie zum Beispiel die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung. Für Häfen gelten weitere Vorschriften. In Hamburg sind das beispielsweise das Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetz und die Hafenverkehrsordnung mit Vorschriften zu Meldepflichten und ruhendem Verkehr, zum Umschlag von Trockenmassen- und -gütern sowie Informationen für die Binnenschifffahrt und spezielle Bekanntmachungen. Alles ist auf die besonderen Verhältnisse im Hafen abgestimmt.

„Was die da oben wohl gedacht haben“, fragte sich die junge Frau auf der Yacht, als die Bordwand des Containerriesen langsam wieder kleiner wird. „Haben die uns überhaupt bemerkt?“ In den Brückennocken des Frachters ist niemand zu sehen. „Wie groß die Besatzung eines solch großen Schiffes wohl sein mag?“

Eins steht fest: Die Schiffe sind größer geworden, die Anzahl der Besatzungsmitglieder hat jedoch abgenommen. Die Mindestbesatzungsstärke ist je nach Schiffsgröße und -typ unterschiedlich. Sie ist für die Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge in der Schiffsbesetzungsverordnung (Sch-BesV) geregelt und international im STCW-Code (Standard on Training, Certification and Watchkeeping). Hierbei werden die betrieblichen Voraussetzungen, besonders Schiffstyp, Automationsstand, Ausrüstung, Fahrtgebiet und Art der zu befördernden Ladung, berücksichtigt.

Qualifizierte Besatzungsmitglieder müssen in ausreichender Anzahl an Bord sein und sie müssen sich sprachlich untereinander verständigen können. So ist es heute regelkonforme Praxis, dass ein knapp 400 Meter langes Containerschiff mit etwa 18 Besatzungsmitgliedern oder weniger gefahren werden kann! Entsprechende Zeugnisse darüber, nationale wie internationale, werden an Bord durch die WSP kontrolliert.

Während bei den bisher genannten Vorschriften und Kontrollen die Sicherheit von Schiff und Besatzung unter Berücksichtigung schiffsseitig bedingter Gefahren angesprochen wurde, geht es im Folgenden um Gefahren, die von außen auf ein Schiff einwirken können und möglicherweise einen terroristischen Hintergrund haben.

Über die Gangway gehen die Beamten der Wasserschutzpolizei an Bord eines Seeschiffes. Sie stellen fest, dass keine Zugangskontrolle stattfindet und sie gelangen ungehindert bis zur Brücke des Schiffes, bis ein Besatzungsmitglied auf sie aufmerksam wird.

Seit Oktober 2010 hat die Wasserschutzpolizei Hamburg die Kontrollen zur Einhaltung der Vorschriften nach dem sogenannten ISPS-Code übernommen (ISPS: International Ship and Port Facility Security). Diese Vorschrift regelt Maßnahmen zur Verhinderung des unerlaubten Anbordbringens von nicht berechtigten Personen und/oder Gegenständen, sowohl für Hafenanlagen als auch für Schiffe. Für diese Umsetzung der Vorschriften auf Schiffen unter deutscher Flagge ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg zuständig. Deren Mitarbeiter prüfen den durch die Reederei eingereichten Gefahrenabwehrplan und stellen ein entsprechendes Zeugnis aus, wenn die Maßnahmen an Bord den Vorschriften entsprechen. Für Schiffe

unter ausländischer Flagge werden diese Pläne von ihren Flaggenstaaten genehmigt. Mit einer Vereinbarung zwischen dem Bund und der Freien und Hansestadt Hamburg wurden die Kontrollen und die Überprüfung zur Einhaltung der Vorschriften der WSP Hamburg übertragen.

Da auf dem oben genannten Containerschiff keine vorgeschriebene Gangwaywache vorhanden war, fertigen die Beamten gegen den ausländischen Sicherheitsoffizier des Schiffes eine Ordnungswidrigkeitenanzeige und ziehen eine Sicherheitsleistung in bar ein, damit dieser Verstoß verfolgt und das Bußgeld bezahlt wird, auch wenn Schiff und Schiffsicherheitsoffizier schon längst wieder in einem Überseehafen sind.

Ein besonderes Anliegen vieler unserer Kollegen sind Gefahren für die Umwelt, die von der Schifffahrt ausgehen. Katastrophen, wie das Feuer an Bord der Ölplattform „Deepwater Horizon“ im Golf von Mexiko im April 2010 oder die Strandung des Containerfrachters „Rena“ im Oktober 2011 vor der Küste Neuseelands sind nur zwei Beispiele, die das Thema Umweltschutz auf den Meeren wieder in den Mittelpunkt öffentlicher Berichterstattung gerückt haben.

Neben dem Verlust von elf Menschenleben im Fall der „Deepwater Horizon“ waren großflächige und nachhaltige Verunreinigungen des Meeres weitere Folgen. Diese warfen die Frage auf, wer für die Kontrolle der Einhaltung umweltrechtlicher Vorschriften zuständig ist und ob nicht strengere Regeln Unfälle wie diese hätten verhindern können.

Schiffe, egal unter welcher Flagge, müssen nationalen wie internationalen Vorschriften entsprechen. Dies gilt nicht nur für Schiffe, die gefährliche Ladung transportieren. Im

normalen Schiffsbetrieb muss mit verwendeten Lacken und Farben, einer Vielzahl von Chemikalien oder Ölschlämmen, die bei der Aufbereitung bestimmter Brennstoffe, wie Schweröle, entstehen, und manch anderen umweltgefährdenden Stoffen mit größter Sorgfalt umgegangen werden. In den letzten Jahrzehnten traten deshalb diverse Bestimmungen weltweit zum Schutz der Meeresumwelt vor schädlichen Verschmutzungsereignissen in Kraft. Die IMO spielt hier wieder eine besondere Rolle, da diese in Zusammenarbeit mit fast allen Staaten der Erde Übereinkünfte trifft und diesen einen verbindlichen Charakter verleiht.

Das MARPOL-Übereinkommen (Marine Pollution) von 1973/78, ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt, spielt hier eine ganz besondere positive Rolle.

Hier sind strikte Regelungen beispielsweise für das Verbot des Einleitens von Ölschlämmen und Müll, Beschränkungen für das Einleiten von Abwässern in die



Kontrolle einer technischen Schiffseinrichtung



Meere und Schwefelgrenzwerte für das Verwenden von Brennstoffen getroffen worden. Die Benennung sogenannter Sondergebiete, zum Beispiel Nord- und Ostsee, die aufgrund ihrer geografischen Lage und ihrer Beschaffenheit des besonderen Schutzes bedürfen, führte hier zu einer weiteren Verschärfung der Vorschriften für den Umweltschutz. Beamten der Wasserschutzpolizei Hamburg war es von der ersten Stunde nach dem Inkrafttreten dieses Umweltstandards an wichtig, ihren Beitrag zu leisten, dass diese Vorschriften eingehalten werden.

Immer wieder durchgeführte Kontrollen und intensive Gespräche an Bord haben bewirkt, dass ein Umdenken bei allen Beteiligten, den Reedereien und den Schiffsbesatzungen, stattgefunden hat. Die von der WSP im Rahmen der Kontrollen festgestellten Verstöße werden in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, geahndet. Dieses hat die Möglichkeit, Geldbußen bis zu einer Höhe von 50 000 Euro zu verhängen.



Kontrolle einer Müllverbrennungsanlage auf einem Schiff

Seit dem 1. Januar 2010 ist es vorgeschrieben, dass in europäischen Häfen festgemachte Schiffe dort nur noch einen Brennstoff mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,1 Prozent verwenden dürfen. Dem war ein jahrelanger Disput zwischen internationalen und europäischen Institutionen vorausgegangen. Viel beachtete Studien wiesen den massiven schädlichen Einfluss von Schwefeldioxyden, u. a. auf die Gesundheit des Menschen und die Versauerung von Meer und Böden, nach. Diese Tatsache ließ eine Reglementierung des Schwefelgehaltes von Brennstoffen auch für die Schifffahrt durch die EG-Schwefelrichtlinie zur europäischen Norm werden.

Zur Überwachung der Einhaltung dieser Normen weitete die WSP ihre Schiffskontrollen aus und unterstützt damit die dafür eigentlich zuständige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in Hamburg. Nachdem zunächst in regelmäßigen Abständen Verstöße festgestellt und auch geahndet wurden, hat sich auch hier eine nachhaltige Befolgung der Normen eingestellt.

Schon heute ist absehbar, dass sich auch in den nächsten Jahren eine Menge zum Schutz der Umwelt, besonders der Meere, tun wird. Es werden weitere internationale Übereinkommen in Kraft treten. Zu nennen sind hier das internationale Ballastwasserübereinkommen, die Verschärfung der Schwefelgrenzwerte für Brennstoffe oder aber die Ausweisung der Ostsee als Sondergebiet im Hinblick auf die Entsorgung von Abwässern.

Die Beamtinnen und Beamten der Wasserschutzpolizei Hamburg werden auch in Zukunft engagiert ihren Beitrag dazu leisten, dass die Einhaltung solcher Vorschriften nicht nur eine Formalie bleibt, sondern mit Leben gefüllt wird. ■

Ein Artikel über Gefahrgut – eine Schnapsidee?

Freitagabend, Wochenende. Ich sitze in einem Restaurant mit Elbblick und lasse den Arbeitstag noch einmal kurz Revue passieren. Unter anderem wurde ich von meinem Dienststellenleiter gebeten, einen Beitrag zum Thema „Gefahrgut“ für die Festschrift zum 225-jährigen Bestehen der Hamburger Wasserschutzpolizei zu verfassen. Kein Problem, da wird mir schon etwas einfallen.

Die Kutterscholle „Finkenwerder Art“ schmeckt, am Nebentisch ist man schon einen Schritt weiter und bestellt gerade einen Verdauungsschnaps. Der Kellner erscheint dort mit einer Flasche norwegischen Aquavits. Einer der Gäste späht angestrengt durch den Flaschenkörper hindurch auf die Rückseite des Etiketts und verrät seinen Begleitern, dass diese Spirituose am 4. Juli 2009 an Bord des MS „Toledo“ und erneut am 19. November 2009 auf dem MS „Tijuca“ einer norwegischen Reederei den Äquator gekreuzt hat. Genau, jetzt fällt es mir auch wieder ein, man sagt, dass dieser Aquavit (mit 41,5 Volumenprozent Alkohol) seinen speziellen Geschmack entwickelt, wenn er in großen, alten Sherryfässern aus Holz auf eine Seereise geschickt wird, während der auch der Äquator überquert wird.

Nun stutze ich, denn als Mitarbeiter der Zentralstelle für Gefahrgutüberwachung, WSP 032, weiß ich natürlich, dass Trinkalkohol, in Maßen zu sich genommen, nicht nur ein Genussmittel, sondern gleichzeitig ein Gefahrgut (UN-Nummer 3065, alkoholische Getränke mit mehr als 24 Volumenprozent und höchstens 70 Volumenprozent Alkohol, Klasse 3 – entzündbare Flüssigkeiten –) gemäß den Gefahrguttransportvorschriften ist. Wenn ich mich



Im Container über den Äquator ...

aber recht erinnere, führt der IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code, die internationale Vorschrift für den Seetransport gefährlicher Güter) als mögliche Einzelverpackung für entzündbare Flüssigkeiten keine Holzfässer auf.

Naja, dem kann ich auch am Montag an der Dienststelle mal nachgehen. Wenn ich aber gerade von dem IMDG-Code spreche, muss ich erwähnen, dass es für andere Verkehrsträger, wie Binnenschifffahrt, Straße, Schiene und Luft, ebenfalls spezielle internationale Vorschriften gibt. Diese werden wiederum durch nationale Vorschriften ergänzt, die den jeweiligen innerstaatlichen Besonderheiten im Gefahrguttransportrecht Rechnung tragen.

Wochenanfang, ich sitze im Büro, Kehrwinderspitze 1, am Rande der Hafencity, und blicke wieder auf die Elbe und den Citysperthafen. Unser Dienstgebäude, auch das „Schlösschen“ genannt, ist übrigens regelmäßig im Fern-



sehen zu sehen, dient es doch den „Kollegen“ der Serie „Notruf Hafenkante“ als Polizeirevier.

Also, nun zuerst ein Blick in die Gefahrgutvorschriften. Anhand des Alkohols versuche ich zu erklären, wie man als Mitarbeiter einer Hafensicherheitsabteilung an einem unserer drei im Hafen ansässigen Wasserschutzpolizeikommissariate ermittelt, ob ein Stoff in der richtigen Verpackung transportiert wird.

Ist mir der Name einer Substanz bekannt, ziehe ich im IMDG-Code die alphabetische Stoffliste zu Rate und finde dort den bereits oben erwähnten Passus „Alkoholische Getränke mit mehr als 24 Volumenprozent und höchstens 70 Volumenprozent Alkohol“ mit dem Hinweis auf die dieser bestimmten Substanz zugewiesenen UN-Nummer 3065. In einer weiteren Tabelle, in der alle Gefahrgüter nummerisch nach der UN-Nummer aufgelistet sind, bekomme ich unter der Rubrik „Verpackungen“ den Querverweis auf eine bestimmte Verpackungsanweisung. Hier bestätigt sich, dass für den Transport von Alkohol Fässer aus Stahl, Aluminium, Metall oder Kunststoff, nicht aber aus Holz, zugelassen sind.



Das „Schlösschen“, Kehrviwerspitze 1

Jedoch findet sich in der Tabelle, die übrigens in achtzehn Spalten jede Menge Informationen unter anderem zu Verpackungen oder Stau- und Trennvorschriften enthält, noch der Hinweis auf drei Sondervorschriften.

Fündig werde ich in der zweiten Sondervorschrift, die besagt, dass alkoholische Getränke der Verpackungsgruppe III (und hierunter fällt mein Stoff) nicht den Vorschriften des IMDG-Codes unterliegen, wenn sie in Behältern mit einem Fassungsraum von höchstens 250 Litern befördert werden.

So weit so gut, bis zu solchen Mengen wäre also auch ein Holzfass zulässig. Wenn das Fass aber nun größer wäre? In der dritten genannten Vorschrift lese ich dann, dass alkoholische Getränke (24 Volumenprozent bis 70 Volumenprozent), soweit sie im Rahmen des Herstellungsverfahrens befördert werden – und der Aquavit soll ja während der Reise reifen – in Holzfässern mit einem Fassungsvermögen von 250 bis 500 Litern befördert werden dürfen. Allerdings müssen mehrere weitere Anforderungen an die Beschaffenheit der Fässer erfüllt sein. Damit ist klar, dass es eine Regelung gibt, die den Transport des Aquavits in größeren Holzfässern erlaubt.

Auf diese oder ähnliche Weise ist zu verfahren, wenn man auf ein Problem beim Transport eines gefährlichen Gutes stößt. Die Probleme können sich allerdings auf ziemlich viele Aspekte einer Beförderung beziehen, beispielsweise auf die Stauung (an oder unter Deck), Trennung, Zusammenladung, Kennzeichnung oder auf die Beförderungspapiere, um nur einige zu nennen.

Der von mir zu Rate gezogene IMDG-Code regelt schon seit 1965 die Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr und wird von der International Maritime Organization

(IMO), einer Sonderorganisation der UN für Sicherheit in der Schifffahrt, herausgegeben. Auch für den IMDG-Code gibt es wiederum eine weitere übergeordnete Grundlage, das sogenannte „Orange-Book“ (Recommendations on the Transport of Dangerous Goods), sozusagen die Muttervorschrift aller internationalen Gefahrgutvorschriften. Sie merken schon, wir haben es hier mit einem Rechtsgebiet zu tun, in dem Spezialistenwissen gefragt ist.

Dem trägt die Wasserschutzpolizei Rechnung, indem sie Sachgebiete an allen Wasserschutzpolizeikommissariaten im Hafen geschaffen hat, die sich mit diesem Teilgebiet der wasserschutzpolizeilichen Tätigkeiten auseinandersetzen. Dies sind die Hafensicherheitsabteilungen, in denen die sogenannten HaSiBe, die Hafensicherheitsbeamten, in ihrem Reviergebiet den Transport auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene, See- und Binnenschiff überwachen.



Ungenügend gesicherte Ladung

Die Transportüberwachung im Straßen- und Schienenverkehr wird ergänzt durch die Beamten der Dienststelle WSP 21 (Fachdienst Umweltdelikte). Diesen obliegt die gefahrgutrechtliche Kontrolle dieser Verkehrsträger im gesamten Bereich der Hansestadt Hamburg.

Und schließlich hat die schon erwähnte Zentralstelle für Gefahrgutüberwachung, WSP 032, Aufsichtsfunktion über die Kommissariate in Bezug auf alles, was Gefahrgut betrifft. Hier werden gefahrgutrechtliche Ausnahmen erteilt, Gremienarbeit in diversen Fachausschüssen und Gesprächskreisen geleistet und in Hamburg ansässige Firmen, die der Gefahrgutbeauftragtenverordnung unterliegen, überwacht. Auch der Gefahrgutbeauftragte der Polizei Hamburg – eine absolute Einzelfunktion – ist organisatorisch bei WSP 032 angebunden.

Betont werden soll an dieser Stelle, dass das Ziel der im Bereich der Gefahrgutüberwachung eingesetzten Beamten nicht nur die Kontrolle und Ahndung von Verstößen ist, sondern auch, gemeinsam mit allen Beteiligten die Gefahrguttransporte sicherer zu machen. Daher besteht ein nicht unerheblicher Teil der Arbeit in der Beratung von mit Gefahrguttransporten befassten Firmen.

Gestatten Sie mir aus Gründen der Ausgewogenheit noch den Hinweis, dass der Handel eine breite Palette weiterer Getränke der UN-Nummer 3065 bereithält, die nicht alle aus Norwegen stammen und den Äquator überquert haben.

Tja, ich hätte gar nicht gedacht, dass sich zum Thema Gefahrgut so schnell etwas zu Papier bringen lässt, doch nun soll es auch erst einmal reichen. Andererseits könnte ich Ihnen noch ganz kurz erläutern, warum auch bestimmte Tischtennisbälle als Gefahrgut transportiert werden. ■

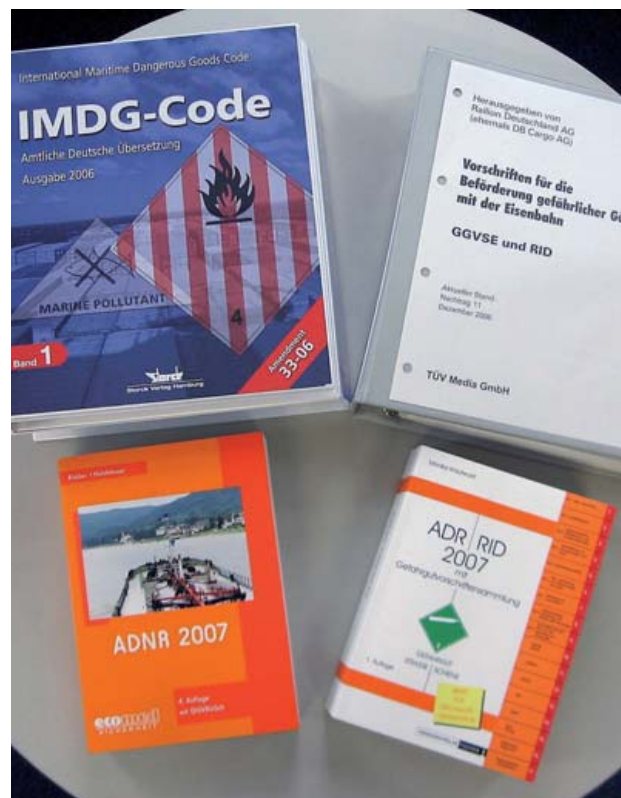
Gefahrguttransporte

Ein Schiff wird kommen . . .

Ein Koloss aus Stahl schiebt sich langsam elbaufwärts am Leuchtturm Wittenbergen vorbei. Ein majestätischer Anblick, auch wenn es sich nicht um ein Containerschiff der letzten Generation handelt. Mit einer Länge von 277 Metern und einer Breite von 40 Metern gehört es heutzutage schon nicht mehr zu den Größten seiner Art. Ziel des Schiffes ist ein Containerterminal im Hamburger Hafen, wo vor zwei Monaten seine Rundreise nach Asien begann. Geladen hat das Schiff alle erdenklichen Güter, die wir uns aus unserem Leben nicht mehr wegdenken können. Bei einer Tragfähigkeit von 73 000 Tonnen können bei voller Auslastung immerhin 5700 Standardcontainer von 20 Fuß Länge (etwa 6 Meter) transportiert werden. Es befindet sich noch weitere Ladung an Bord: sogenanntes Gefahrgut. Als gefährliche Güter werden Stoffe und Gegenstände bezeichnet, von denen aufgrund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit einer Beförderung besondere Gefahren ausgehen. Kriterien für die Zuordnung und Klassifizierung gefährlicher Güter werden von den Vereinten Nationen (UN) festgelegt und dann in internationale Rechtsvorschriften für den Gefahrguttransport übernommen, damit diese Waren möglichst sicher vom Absender zum Empfänger gelangen. Zu den gefährlichen Gütern zählen viele Stoffe und Gegenstände des täglichen Bedarfs, mit denen jeder von uns umgeht. Beispiele sind Gasfeuerzeuge, Spraydosen oder lösungsmittelhaltige Farben, aber auch Feuerwerkskörper, die bei vielen Veranstaltungen für ein imposantes Bild am Himmel sorgen. Viele der Güter werden weltweit hergestellt und nach Europa importiert, aber auch von hier exportiert.

Um Gefahren, die beim Transport dieser Güter bestehen, zu minimieren, sind die nationalen und internationalen Gefahrgutvorschriften für die jeweiligen Verkehrsträger Schiene, Straße und See-/Binnenschiff einzuhalten.

Die Überwachung von Gefahrgut gehört schon seit langem zu den festen Aufgaben der Wasserschutzpolizei und hat ihren Ursprung in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Da-



Vorschriftensammlung zur Beförderung von Gefahrgut

mals wurde Petroleum in Fässern von den USA nach Europa transportiert. Die besondere Gefährlichkeit in einem stadtnahen Hafen wie in Hamburg erforderte, dass die Schiffe mit solchen Gütern in speziell dafür angelegten Häfen tief im Innern des Hafens und damit im örtlichen Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei festmachen mussten. Im Zuge des erhöhten Transportaufkommens weiterer Arten von Gefahrgütern ist diese Aufgabe bei der Wasserschutzpolizei verblieben.

Am zuständigen Wasserschutzpolizeikommissariat wird, schon bevor das Containerschiff seinen Liegeplatz erreicht hat, emsig gearbeitet. Bei den sogenannten HaSiBe, den



Kontrolle eines beschädigten Gefahrgut-Containers

Hafensicherheitsbeamten, ist die Kontrolle der Gefahrgüter an Bord schon in vollem Gang, obwohl das Schiff erst in zwei Stunden an der Pier fest sein wird. An Bord befinden sich 262 Container mit Gefahrgut, von denen 20 in Hamburg gelöscht (entladen) werden sollen. Nicht alle bleiben in Hamburg, viele gehen per Feederschiff (kleinere Schiffe zur weiteren Verteilung) wieder elbabwärts in andere Häfen der Nord- und Ostsee oder per Lkw oder Bahn in andere Städte Deutschlands; oft auch nach Osteuropa. Für Asien werden in Hamburg 37 Gefahrgutcontainer geladen. Die Staupläne und die Lade- und Löschlisten für diese Gefahrgutcontainer wurden bereits bei dem Verladeterminale angefordert. Ein Laie kann mit diesen Listen kaum etwas anfangen. Der Spezialist findet hier jedoch wertvolle Informationen zu den geladenen Gefahrgütern. In einem sechststelligen Zahlencode findet er den genauen Containerstellplatz an Bord. Anhand der vierstelligen UN-Nummer, einer dem jeweiligen Gefahrgut von den Vereinten Nationen zugeordneten Nummer, kann er die Art des Gefahrguts identifizieren. Beispielsweise werden Gasfeuerzeuge weltweit unter der UN-Nummer 1057 befördert. Weiterhin sind in den Papieren die Containernummer, das Gewicht, die Anzahl der Versandstücke und die Gefahrgutklasse (bei unserem Beispiel der Gasfeuerzeuge ist dies die Klasse 2.1, entzündbare Gase) aufgeführt.

Im Seetransport sind bei Gefahrguttransporten im Containerverkehr vor allem die Vorschriften der nationalen Gefahrgutverordnung See (GGVSee) und des International Maritime Dangerous Goods Codes (IMDG-Code) zu beachten. Neben Vorschriften zur Klassifizierung, Verpackung, Kennzeichnung und Dokumentation von gefährlichen Gütern finden sich hier Stau- und Trennvorschriften für die gefährlichen Güter sowohl untereinander in einem Container als auch in den Laderäumen des Schiffes.

Güter, die gefährlich miteinander reagieren, werden räumlich voneinander getrennt transportiert, um Gefahren bei Unfällen oder Beschädigungen des Containers zu reduzieren.

Bei der Gefahrgutkontrolle der HaSiBe wird besonderes Augenmerk auf diese Stau- und Trennvorschriften gelegt. Mängel in der Planung der Schiffsbeladung sollen frühzeitig entdeckt werden, damit an Bord des Schiffes kein nachträgliches Umstauen von Containern notwendig wird. So sollen möglichst unnötige Umschlagskosten und kostspielige Verzögerungen im Fahrplan des Schiffes vermieden werden. Ein Umstauen ist immer dann nötig, wenn Gefahrgüter entgegen den geltenden Vorschriften verladen wurden und aus Gründen der Schiffssicherheit ein vorschriftsmäßiger Zustand hergestellt werden muss.

Gleichzeitig wird überprüft, ob alle gefährlichen Güter an Bord des Schiffes und die in Hamburg geladen werden sollen durch die zuständigen Stellen im Gefahrgutinformationssystem (GEGIS) angemeldet wurden. Mit diesem

Hamburger Dateninformationssystem stehen bei einem Unfall mit Gefahrgütern auf einem Schiff oder einem Containerterminal, zum Beispiel einem Gefahrgutaustritt oder einem Brand, der Polizei und Feuerwehr alle einsatzrelevanten Daten bezüglich der betroffenen Gefahrgüter in Sekundenschnelle zur Verfügung.

Inzwischen ist das Containerschiff an seinem Liegeplatz fest. Die Kontrolle an Bord geht weiter. Stimmen die „Papierlage“ und die tatsächlichen Verhältnisse überein und sind alle erforderlichen Unterlagen vollständig an Bord vorhanden?

Nach mehrstündigem Einsatz steht fest: Besatzung, Reederei und Terminal haben gut gearbeitet. Diesmal ist nichts zu beanstanden. Das Schiff kann seine Rundreise nach Asien erneut beginnen. Und die Beamten, welche die Gefahrgutkontrolle durchgeführt haben, gehen mit der Gewissheit von Bord, dass sie durch ihr Handeln zur Sicherheit von Schiff und Besatzung beigetragen haben. ■

Tankschiff in Flammen

Ein Albtraum für die Sicherheitsbehörden

Hamburg ist bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts Umschlagplatz für die Tankschiffahrt. Zunächst wurde Petroleum in Fässern von den USA nach Europa transportiert. Die besondere Gefährlichkeit des transportierten Gutes erforderte schon damals, dass die Schiffe mit solchen Gütern in speziell dafür angelegten Hafenbecken festmachen mussten. Brand und Explosionen

waren der Albtraum der Sicherheitsbehörden, nicht nur im Hafen.

Im Mai 1955 war es aber doch zu einem Unglück gekommen. Auf dem 669 Bruttoregistertonnen großen Tankmotorschiff „Marianne“ war am Vormittag des 21. Mai ein Brand ausgebrochen. Die „Marianne“ hatte im Petro-

leumhafen (Waltershof) gelegen und 950 Tonnen Benzin für Mannheim und Karlsruhe via Rotterdam übernommen. An Bord befanden sich neben den Besatzungsmitgliedern auch zwei Ehefrauen. Insgesamt zwölf Personen.

Aus ungeklärter Ursache brach plötzlich der Flansch am Anschlussstutzen der Übergabeleitung. Das Benzin sprühte aus dem abgerissenen, nun unkontrolliert hin und her schlagenden, Schlauchende und ergoss sich über das Achterdeck des Schiffes. Die vorgeschriebene Schlauchwache auf der Ladebrücke an Land war nicht, wo sie sein sollte. Statt im Notfall schnell den Sperrschieber der Ladeleitung schließen zu können, war der Mann damit beschäftigt, Proben des Ladegutes zu nehmen. Unaufhaltsam floss das Benzin aus dem wild tanzen- den Schlauch, bis plötzlich eine riesige Stichflamme in die Höhe schoss. Nachdem das Benzin sich entzündet hatte, explodierten kurz darauf zwei mit Benzin beladene Tanks an Bord des Schiffes.

Mittlerweile war das Ladeventil an Land geschlossen worden und mit vereinten Kräften löschten alle umliegenden Feuerwehren den Brand schließlich. Schreckliche Bilanz des Unglücks: fünf Tote.

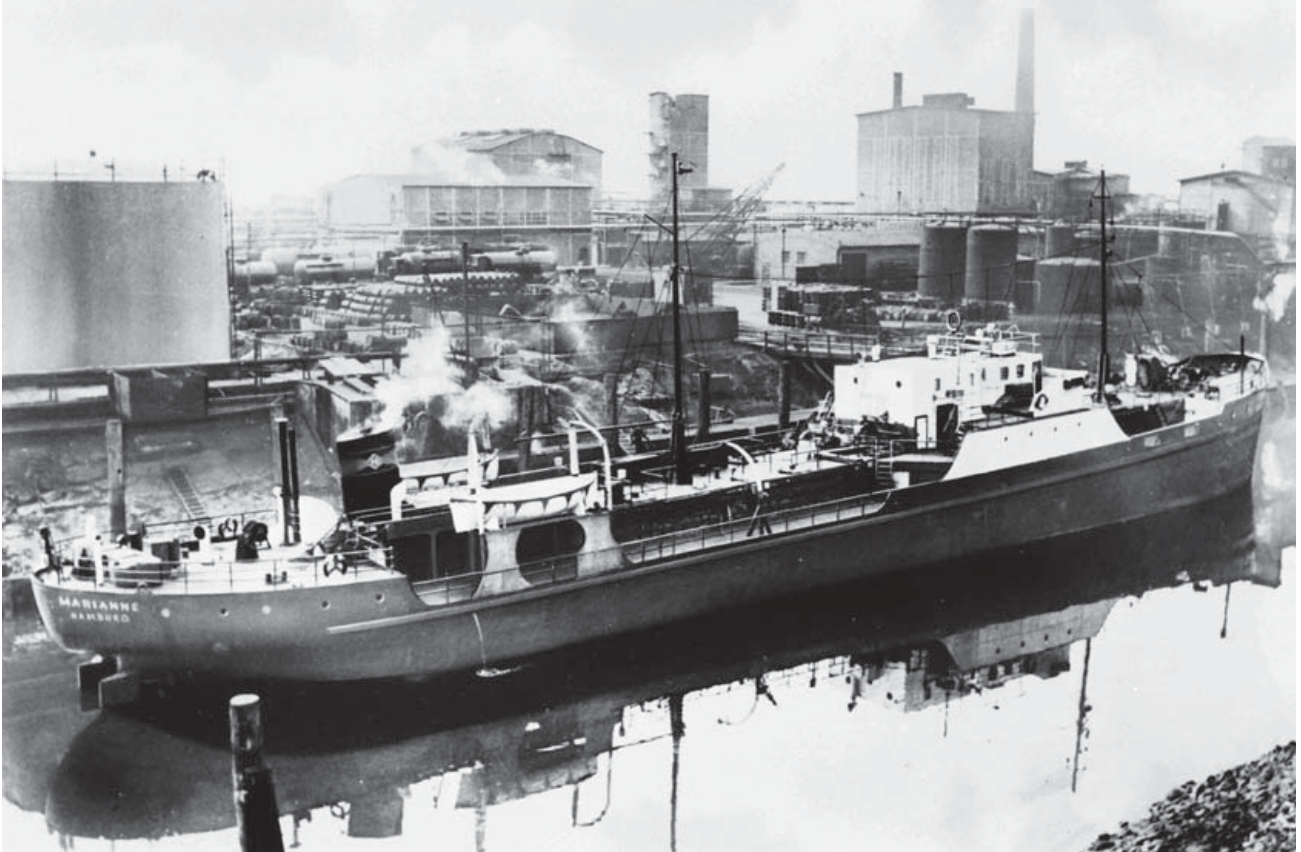
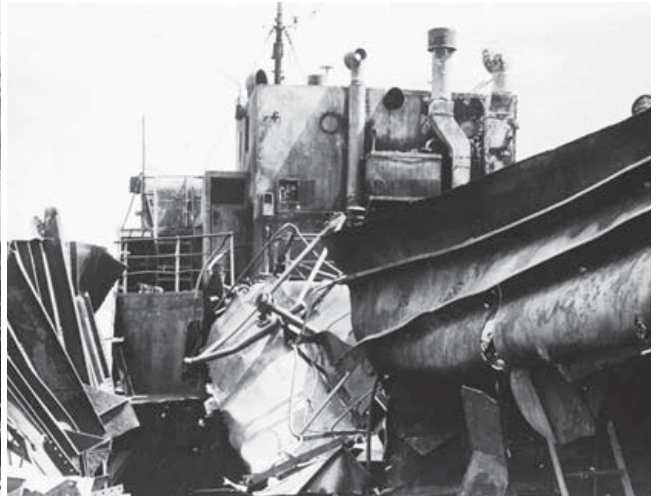
Die Brandermittler stellten später fest, dass ein Ofen voller Koksglut in der Kombüse zur Entzündung des Benzins geführt haben musste.

Kann so etwas heute noch passieren? Ausschließen kann man es nicht, aber die Sicherheitsvorschriften und die Technik an Bord von Tankschiffen haben sich erheblich weiter entwickelt. Über nationale und internationale Regelwerke werden technische Neuerungen zum Stand der Technik erhoben. Lade- und Löschvorgänge werden nach

abgestimmten Prozeduren durchgeführt und anhand von Checklisten dokumentiert. Somit wird an Bord der Tankschiffe und beim Umschlag ihres Ladegutes für ein hohes Maß an Sicherheit gesorgt.

Aber auch die Häfen selbst müssen handeln. Im Hamburger Hafen ist deshalb die Landesgefahr- gutverordnung Hafen Hamburg (LGGVHH) anzuwenden. Hierin wird geregelt, wo Tankschiffe im Hamburger Hafen liegen dürfen. Wird oder wurde als eine der letzten drei Ladungen eine mit einem Flammpunkt unter 55 Grad Celsius, wie zum Beispiel Benzin, befördert, muss das Schiff in einem extra ausgewiesenen Tankschiffhafen liegen. Über den Hamburger Hafenbereich verteilt sind heute acht solcher Häfen oder Hafenteile, für See- und Binnentankschiffe vorgesehen. Diese Tankschiffhäfen dürfen nur von Schiffen befahren werden, die dafür technisch ausgerüstet sind und zugelassen wurden. Auswirkungen auf andere Schiffe und Personen werden auf diese Weise auf ein Minimum begrenzt. Reparaturarbeiten an Tankschiffen mit besonderem Gefahrenpotenzial dürfen nur ausgeführt werden, wenn ein anerkannter Sachverständiger anhand eines Sicherheitszeugnisses bestätigt, dass die Arbeiten gefahrlos ausgeführt werden können. Erst wenn der Wasserschutzpolizei dieses Zeugnis vorliegt, darf mit den Arbeiten begonnen werden. Das sind nur einige Beispiele dafür, wie der Hafen sicherer gemacht wird.

Aber was nützen die besten Sicherheitsvorschriften, wenn man sie nicht anwendet? Um sicherzustellen, dass diese Regelungen auch eingehalten werden, sind Kontrollen notwendig. Diese führen die Beamten der Wasserschutzpolizei gewissenhaft durch, damit wir nie wieder eine Schlagzeile wie die damalige in der Zeitung lesen müssen: „Tankschiff im Hamburger Hafen in Flammen“. ■



TMS „Marianne“

Bekämpfung der Umweltkriminalität

An einem trüben Maitag 2011 fuhren zwei Männer mit ihrem Pkw auf den Parkplatz der Raststätte Stillhorn. Sie ahnten nicht, dass ihr Kommen bereits aufmerksam registriert worden war.

Die Hoffnung auf ein lukratives Geschäft hatte sie zu der langen Reise veranlasst. Bis zu 25 000 US-Dollar pro Kilo kann man für ein Rhinoceros-Horn bei den richtigen Abnehmern in Asien erzielen. Zu Pulver zermahlen wird es dort als angebliches Heilmittel gegen Fieber, Potenzstörungen und sogar gegen Krebs verwendet. Dass der Ankauf der Nashorntröhäe aufgrund der Gesetze zum Artenschutz verboten ist, störte sie nicht. Die Risiken erschienen überschaubar.

Zunächst lief alles nach Plan. Der Verkäufer war wie vereinbart zur Stelle. Das zum Kauf angebotene Horn wog etwa sieben Kilogramm und versprach einen satten Gewinn. Die Euphorie war jedoch nur von kurzer Dauer. Die beiden waren von dem Zugriff der Polizeibeamten so überrascht, dass sie sich ohne Widerstand festnehmen ließen. Wenig später saßen sie Beamten des Fachdienstes für Umweldelikte der Wasserschutzpolizei (WSP 21) in der Wilstorfer Straße 100 in Hamburg-Harburg zur Vernehmung gegenüber.

Auch die Verfolgung von Straftatbeständen, die dem Schutz der Umwelt dienen, ist in Hamburg Aufgabe der Wasserschutzpolizei. Bereits 1974 war beim damaligen Wasser-



Illegale Mülldeponie in Hamburg



schutzpolizei eine „Ermittlungsgruppe Umweltschutz“ mit zunächst vier Beamten gegründet worden, um der zunehmenden Umweltverschmutzung mit strafrechtlichen Mitteln begegnen zu können. In den Anfangsjahren lag der Schwerpunkt in der Aufklärung von illegalen Gewässerverunreinigungen.

In Hamburg kamen in dieser Zeit Umweltkandale wie der Fall um die Firma Stoltzenberg ans Tageslicht. Am Abend des 6. Septembers 1979 hatte es in einem dreistöckigen Mietshaus in Hamburg-Lurup eine heftige Explosion gegeben. Sie kostete einen elfjährigen Jungen das Leben und verletzte seinen Bruder und einen Freund schwer. Die Jungen hatten mit Chemikalien gespielt, die sie sich zuvor auf dem Gelände der benachbarten chemischen Fabrik Dr. Hugo Stoltzenberg besorgt hatten, das nur unzureichend gesichert war. Auf dem Firmengelände lagerten tonnenweise Phosphor, Kampfstoffe, wie zum Beispiel Tabun, Reste von Bomben und anderer Munition.

Dieser und vergleichbare Fälle prägten die Entwicklung der Dienststelle. In den Folgejahren verbesserte sich die Zusammenarbeit mit den Verwaltungsbehörden, intensivierte sich die Überwachung von Gefahrguttransporten und eine technische Ermittlungsgruppe wurde eingerichtet. Ein Großteil der von Industriebetrieben oder von der Schifffahrt herrührenden Umweltverstöße ist direkt oder indirekt auf technische Vorgänge zurückzuführen. Die Polizei nutzt daher seit jeher das Spezialwissen derjenigen Kollegen in den Reihen der Wasserschutzpolizei, die zuvor als Schiffsingenieure zur See fuhren.

Neue Herausforderungen für den Fachdienst Umweltde-
likte ergaben sich besonders in den ersten Jahren nach



Gewässerverunreinigung durch Chemikalien

der Wiedervereinigung im Oktober 1990. So widmete sich eine spezielle Ermittlungsgruppe erfolgreich dem aufkommenden illegalen „Mülltourismus“ in die neuen Bundesländer und nach Osteuropa. Bis heute stellt die Bekämpfung der Abfallkriminalität einen Schwerpunkt in der Arbeit der Dienststelle dar. Obwohl sich längst die Erkenntnis durchgesetzt hat, dass die umweltverträgliche Verwertung von Abfällen auch eine Schonung unserer eigenen Ressourcen bedeutet, werden nach wie vor Abfälle illegal im In- und Ausland entsorgt. Immer wieder erreichen uns Bilder von Deponien in Afrika mit Elektronik-



Elektroschrott

abfällen aus den westlichen Industrieländern. Durch die Kontrolle von Abfalltransporten und die Ermittlung illegaler Abfalltransporte leistet die Wasserschutzpolizei Hamburg ihren Beitrag zur Verhinderung dieser Praktiken.

Neben vielen im Strafgesetzbuch aufgeführten Umweltstraftaten, wie beispielsweise die Gewässerverunreinigung, der unerlaubte Umgang mit Abfällen oder die Gefährdung schutzbedürftiger Gebiete, enthalten viele weitere Gesetze Strafvorschriften, die dem Umweltschutz und dem Schutz der menschlichen Lebensgrundlagen

Nachdruck verleihen. So ist die WSP 21 bei strafrechtlichen Verstößen gegen lebensmittel- oder arzneimittelrechtliche Vorschriften, aber auch bei Tierquälerei oder, wie in dem Eingangsbeispiel beschrieben, bei Artenschutzdelikten für die Sachbearbeitung verantwortlich. Eine wirksame Bekämpfung von Umweltstraftaten setzt die enge Zusammenarbeit aller in diesem Metier zu findenden Behörden und Dienststellen voraus. Die Einhaltung der dem Umwelt- und Verbraucherschutz dienenden Vorschriften wird in erster Linie durch Mitarbeiter der Verwaltungsbehörden überwacht. Stellen zum Beispiel Lebensmittelkontrolleure der Bezirke, Betriebsüberwacher der Umweltbehörde oder Mitarbeiter des Amtes für Arbeitsschutz bei ihrer Kontroll- und Überwachungstätigkeit strafrechtlich relevante Verstöße fest, so melden sie diese an den Fachdienst Umweltdelikte der Wasserschutzpolizei. Dort werden die Ermittlungsverfahren von speziell ausgebildeten Beamten bis zur Abgabe an die Staatsanwaltschaft, wo es ebenfalls eine eigene Abteilung für die Bearbeitung von Umweltdelikten gibt, bearbeitet.

„Baumfällaktion am Elbhang“, „Kaufmann lagert Gift in Garage“ oder „Razzia in Pharmafirma“ das sind nur einige der Schlagzeilen der vergangenen Zeit, mit denen über Umweltstrafverfahren berichtet wurde. Das große Medieninteresse für derartige Sachverhalte ist ein Beleg für den hohen Stellenwert des Umwelt- und Verbraucherschutzes in unserer Gesellschaft. Es zeigt aber auch, dass es immer wieder Menschen gibt, die um ihres kriminellen Profits willen bereit sind, die Gesundheit anderer zu gefährden oder der Umwelt und damit uns allen zu schaden. Die Wasserschutzpolizei leistet mit der Verfolgung von Umweltdelikten einen wichtigen Beitrag zur Verhinderung solcher Straftaten. ■

„Hafenanlage Sicherheitsbereich, Zutritt für unbefugte Personen verboten“

Solchen oder ähnlich lautenden Schildern begegnet man an vielen Seeschiffterminals und Kaibetrieben im Hamburger Hafen. Was verbirgt sich eigentlich dahinter?

Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 erörterte die internationale Staatengemeinschaft innerhalb der UN, ob auch andere Verkehrsträger als Flugzeuge Mittel oder Ziel terroristischer Angriffe sein könnten. Der Anschlag auf den Supertanker „Limburg“ im Jahr 2002 machte deutlich, dass die internationale Seeschifffahrt ein attraktives Ziel für Terroristen sein kann, zumal 95 Prozent des gesamten Welthandels über See erfolgen.

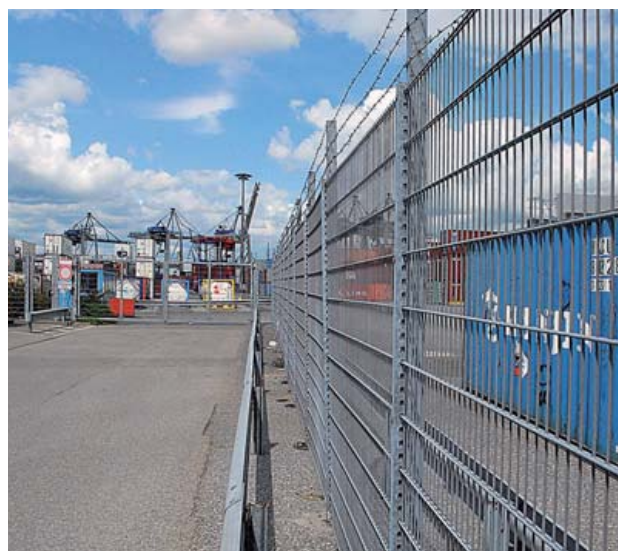
Als Folge dieser Einschätzung verabschiedete die IMO (International Maritime Organization = Internationale Seeschifffahrts-Organisation), eine Sonderorganisation der UN, den sogenannten „International Ship and Port Facility Security Code“ (ISPS), der einen Schutz gegen terroristische Bedrohungen „zur See“ gewährleisten soll. Dieser Code regelt Eigensicherungsmaßnahmen der Handelsschiffe und derjenigen Hafenanlagen, an denen diese Schiffe ihre Ladung ein- oder ausladen.

Dass die Vermutung der UNO richtig war, wurde auf traurige Weise durch mehrfache Terrorattacken in der Seeschifffahrt, u. a. auf die philippinische Fähre „Superferry 14“ mit 116 Toten am 27. Februar 2004, bestätigt.

Für den Schutz der Hamburger Hafenanlagen nach dem ISPS Code ist das Sachgebiet WSP 031/DA Hafensicher-



Typischer Sicherheitshinweis im Hafen



Gesicherter Bereich eines Container-Terminals

heit zuständig. Der Begriff DA leitet sich aus dem Code ab. Er ist die Abkürzung für „Designated Authority“, was so viel wie „Zuständige Behörde“ bedeutet.

Ein besonderes Merkmal dieser Dienststelle ist, dass dort sowohl Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei als auch der Hamburg Port Authority gemeinsam an der sachgerechten Umsetzung der Vorschriften arbeiten. Dieses geschieht unter anderem durch folgende Tätigkeiten:

- Erstellen von Risiko- und Schwachstellenanalysen für Hafenanlagen,
- Beratung der Hafenanlagenbetreiber bei der Erstellung von Gefahrenabwehrplänen,
- Prüfung und Genehmigung dieser Gefahrenabwehrpläne der Hafenanlagen,
- Zuverlässigkeitsüberprüfungen von Personen, die in Hafenanlagen als Sicherheitsbeauftragte die Sicherungsmaßnahmen nach dem ISPS-Code organisieren,
- Durchführung von Audits (Prüfungen nach vorheriger Anmeldung) in Hafenanlagen,
- Teilnahme an vorgeschriebenen ISPS-Übungen der Hafenanlagen.

Zusätzlich wirkt WSP 031 an Ausbildungen im Zusammenhang mit dem ISPS-Code mit.

Ein weiteres Betätigungsfeld besteht in der Umsetzung der sogenannten „Gesamthafenrichtlinie“. Diese europaweit geltende Richtlinie fordert die Mitgliedsstaaten auf, in ihren Häfen über die Hafenanlagen hinaus kritische Objekte zu ermitteln, die als potenzielle Anschlagziele in Frage kommen könnten. Derartige Objekte und Einrichtungen unterliegen im Bedarfsfall der besonderen Sicherung im Rahmen eines „Gefahrenabwehrplans Hafen“, der von WSP 031/DA erstellt wurde und regelmäßig aktualisiert wird.

Das engagierte Zusammenwirken der Hafenanlagenbetreiber und der Dienststelle WSP 031/DA Hafensicherheit hat zu einem hohen Sicherheitsniveau mit international anerkannten gehobenen Standards im Hamburger Hafen geführt. Bei allen alltäglichen Regelungen und Erörterungen stellt WSP 031 aber auch den Anspruch an sich, das ISPS-bezogene Sicherheitsbedürfnis in Einklang mit dem Recht der Seeleute der im Hamburger Hafen liegenden Schiffe auf freie Bewegung und Landgang zu bringen. ■

Grenzpolizeiliche Aufgaben

„Passkontrolle, Ihren Reisepass oder den Personalausweis, bitte“, „Good evening, captain, waterways police and immigration, we want to carry out the incoming clearance“, so oder ähnlich leiten die Beamten der Wasserschutzpolizei an der Grenzübergangsstelle

Hamburg Hafen die Grenzkontrolle an den Kreuzfahrtterminals oder nach dem Festmachen an Bord der Frachtschiffe ein. Für die ankommenden Besatzungsmitglieder und Passagiere ist diese Kontrolle die erste Berührung mit dem Gastland.



Grenzpolizeiliche Eingangsabfertigung

Nach der Einführung des Schengener Durchführungsübereinkommens im Jahr 1995, der EU-Osterweiterung und dem Beitritt der Schweiz stellen die Seehäfen und damit auch der Hamburger Hafen neben den Flughäfen die letzten deutschen Außengrenzen (Grenzen, welche die Schengen-Mitgliedsländer in ihrer Gesamtheit umgeben, sowie See- und Flughäfen mit internationalem Verkehr) dar.

„Aber warum Wasserschutzpolizei und nicht Bundespolizei oder Zoll?“ Mit dieser Frage werden die Wasserschutzpolizisten regelmäßig konfrontiert. „Passkontrolle? Ich bin doch EU-Bürger!“ Auch diese Feststellung ist

nach der Ankunft eines Kreuzfahrtschiffes eine häufige Bemerkung. Ein kurzer Blick in die Vergangenheit hilft da weiter.

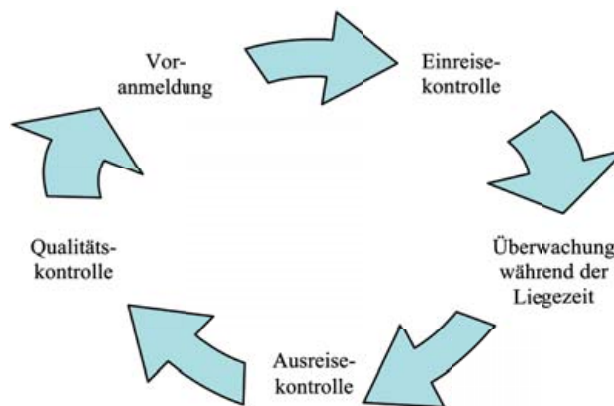
Bereits mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges traten die Beamten der „Hafen- und Schifffahrtspolizei“ unter anderem in den Grenzschutz ein. Später kam als weitere Aufgabe die Umsetzung der Gesetze zur Passpflicht und gegen Kapitalflucht hinzu. Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Führung und Kontrolle der britischen Militärregierung wurden 1951 das Passwesen und der Grenzschutz wieder in deutsche Hände übergeben. Die wesentliche Rechtsgrundlage bildete das „Gesetz über den Bundesgrenzschutz und

die Einrichtung von Bundesgrenzschutzbehörden“. Wegen langer Wartezeiten bei der Abfertigung wurde die dem Bund obliegende Passnachschaufung auf Wunsch des Hamburger Senates der Wasserschutzpolizei übertragen. Auf der Grundlage einer Vereinbarung von 1953, die 1974 aktualisiert wurde, trägt die WSP Hamburg mit der Wahrnehmung der grenzpolizeilichen Aufgaben zur Sicherheit an der Grenze und dem Ruf eines schnellen Hafens bei.

Während bei der Übernahme dieser Aufgabe zunächst nur wenige, auf Deutsche und Ausländer anzuwendende, Rechtsgrundlagen für den Grenzübertritt existierten, kamen 1965 weitere Normen dazu, die nur für Ausländer galten.

Wiederum später wurde der Einfluss des EU-Rechts auf die nationale Gesetzgebung und damit auf die grenzpolizeiliche Aufgabenwahrnehmung immer größer. Mit dem 1995 in Kraft getretenen Schengener Durchführungsübereinkommen (SDÜ) wurde unter anderem vereinbart, wie die Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs an den Außengrenzen einheitlich zu gestalten sei und dass die Grenzen zwischen den einzelnen Schengen-Mitgliedsländern (Binnengrenzen) an jeder Stelle ohne Personenkontrolle überschritten werden dürfen.

Als wichtiger Faktor bei der Grenzkontrolle hat sich die Entwicklung der Schiffsgrößen in den vergangenen Jahren herauskristallisiert. Während sich die Zahl der Anläufe seit 1971 auf zurzeit rund 10 500 Schiffe im Jahr fast halbiert hat, ist die Schiffsgröße erheblich gestiegen. Im Jahr 1971 liefen lediglich fünf Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt über 50 000 BRZ Hamburg an, mittlerweile sind es jährlich über 1200 Schiffe dieser Größenordnung, was aber nicht nur für Frachtschiffe gilt. Fahrgastschiffe



Die praktische Umsetzung der Grenzkontrollvorschriften

mit mehr als 2000 Passagieren sind fast zur Regel geworden, während sie noch vor fünf Jahren die absolute Ausnahme darstellten. Und die Entwicklung geht weiter.

Die grenzpolizeiliche Sicherheitsbewertung eines Schiffes und seiner Besatzung kann in der heutigen schnelllebigen Zeit nicht erst mit dem Eintreffen am Liegeplatz im Hafen beginnen, sondern es müssen die technischen Möglichkeiten bereits vor dem Anlaufen genutzt werden.

Rund 230 000 Besatzungsmitglieder und knapp 180 000 Passagiere wurden im Jahr 2011 grenzpolizeilich im Hamburger Hafen einkommend überprüft. Dazu melden die Kapitäne der Schiffe oder das zuständige Maklerbüro aufgrund einer gesetzlichen Verpflichtung die Besatzungen und Passagiere der Schiffe, die zuvor angelaufenen Häfen und ggf. an Bord vorhandene Waffen über ein elektronisches System bei der WSP an. Personendaten können so bereits vor Erreichen des Hamburger Hafens mit einschlägigen Datenbanken abgeglichen werden. Herausragende Fahndungserfolge, wie beispielsweise die Festnahme eines mit internationalem Haftbefehl aus Frankreich gesuchten Besatzungsmitglieds, bestärken die WSP in dieser Aufgabenwahrnehmung.



Ein ausschließlich elektronischer Abgleich kann jedoch die Kontrolle der Reisedokumente und den Vergleich der Person mit dem Pass oder anderem Dokument sowie darin enthaltener biometrischer Daten an Bord nicht ersetzen. Auch Fälschungsmerkmale an Ausweisen und anderen Dokumenten lassen sich nur durch die unmittelbare Prüfung der Sicherheitsmerkmale, ggf. mit technischer Unterstützung durch Dokumentenprüfgeräte, feststellen, weshalb die persönliche Grenzeingangskontrolle an Bord unersetzbar bleibt.

Unterstützt wird die Einsatzplanung und der Einsatz selbst durch das von Hamburg entwickelte Schiffsmelde- und Informationssystem „SMIS“. Hier werden neben grenzpolizeilichen Daten auch sämtliche für die Wasserschutzpolizei relevanten Schiffskontrolldaten zusammengeführt. Ergänzt wird die grenzpolizeiliche

Überwachung durch Streifenfahrten an Land und auf dem Wasser. Neben der Überwachung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften dienen sie auch der Kontrolle, ob sich nach der Grenzeingangüberprüfung Personen unberechtigt von den Schiffen (einschließlich Sportbooten) absetzen.

Mit der Ausreiseüberprüfung kurz vor der Abfahrt des Schiffes, bei der festgestellt wird, welche Personen die Ausreise wieder antreten oder berechtigt bzw. unberechtigt das Schiff verlassen haben, schließt sich der unmittelbare Kreis der Grenzkontrolle.

Da viele Seeleute langfristige Heuerverträge besitzen, benötigen sie, wenn sie in Hamburg von einem Schiff ab- oder anmustern, für die Ausreise aus bzw. Einreise in den Schengenraum ein Visum. Rund 5000 Visa wurden 2011 insgesamt für Seeleute ausgestellt.

Die Wasserschutzpolizei unterstützt dieses Verfahren durch eine Visaerteilungspraxis, welche die Erfüllung der Anforderungen der gesetzlichen Vorschriften sowie die zeitlichen Abläufe an Bord mit den Erwartungen der Reisenden in Einklang bringt. Die Vorbereitungen zur Visumerteilung mit Antrags- und Passprüfung, Fotoanfertigung und Fingerabdrucknahme beginnt dabei zum Teil schon an Bord zwischen dem letzten Hafen und dem Zielhafen Hamburg.

Die Komplexität der vielfältigen Rechtsgrundlagen und Reisedokumente bei kontinuierlichen Änderungen kann man nur durch eine sorgfältige wasserschutzpolizeiliche Aus- und Fortbildung beherrschen. Die Teilnahme an Fortbildungsmaßnahmen der Bundespolizeiakademie in Lübeck tritt ergänzend hinzu.



Grenzpolizeiliche Abfertigung am Kreuzfahrt-Terminal

Aktuelle elektronisch verfügbare Unterlagen unterschiedlichster Art zu diesem Fachgebiet und natürlich der sichere Umgang damit runden die fachliche Kompetenz ab. Um stets allen aktuellen Anforderungen nachzukommen und nicht mit Fortbildung „hinterher zu laufen“, treten Überlegungen zum sogenannten E-Learning als Fortbildung am Arbeitsplatz in den Vordergrund. Die Wasserschutzpolizei ist auch hier „am Ball“, um bei ihren grenzpolizeilichen Aufgaben die Arbeitsqualität auch zukünftig sicherstellen zu können.

Zusammenfassend bleibt die Feststellung, dass die Grenzkontrolle hohe fachliche und zeitliche Anforderungen stellt. Die aktuellen europäischen Sicherheitsanforderungen, aber auch die Erwartungen der Reisenden an zeitsparende Kontrollen lassen sich im Hamburger Hafen nur mit Fachkompetenz und in Kenntnis der Arbeitsabläufe, wie sie bei der Wasserschutzpolizei Hamburg vorhanden sind, umsetzen und weiterentwickeln. ■



Pässe aus aller Welt

Straßenverkehrsaufgaben

Was für ein Höllenlärm! Hinter ihm und vor ihm donnern beladene Lastzüge in unmittelbarer Nähe vorbei. Der ehemalige Steuermann eines Containerschiffes im Nordatlantikverkehr steht in der gerade von ihm abgenommenen, frisch eingerichteten Baustelle mitten auf dem Veddeler Damm. Mit der linken Hand hält er seine weiße Mütze fest, damit der Sog des Verkehrs ihm diese nicht vom Kopf reißt. Früher, erinnert er sich, war er auf der Hauptschifffahrtsroute zwischen Europa und Nordamerika unter anderem mit verantwortlich dafür, dass die

Container zeitgerecht beim Empfänger ankamen. Heute steht er hier inmitten der Haupthafenroute mit einer ähnlichen Zielsetzung. Er hat gemeinsam mit Mitarbeitern der Straßenbaubehörde (Hamburg Port Authority, HPA), einer Baufirma und einer Verkehrssicherungsfirma die Einrichtung der Baustelle auf der Haupthafenroute fachgerecht angelegt. Einerseits soll der Verkehr so flüssig wie möglich an der Baustelle vorbei geführt werden, andererseits müssen die Arbeiter der Baufirma optimal geschützt ihrer Tätigkeit nachgehen können. Ein möglichst stö-



rungsfreier Verkehrsfluss im Hafengebiet ist eine wesentliche Bedingung für die zeitgerechte Anlieferung beziehungsweise Abfuhr der Container und anderer Ladung. „Time is money“, dieses Motto gilt zwar fast überall auf der Welt, aber hier im Freihafen scheint dieser Grundsatz besonders ausgeprägt zu sein. Die Dynamik und der mächtige Geräuschpegel der Verkehrsträger liefern dazu unmissverständlich die eindrucksvolle Hintergrundmusik. Der Konkurrenzdruck benachbarter deutscher und europäischer Häfen macht die Hafenvirtschaft sensibel für Behinderungen auf den Transportwegen.

Als er der Hamburger Wasserschutzpolizei beitrat, sinniert er weiter, hätte er sich nicht vorstellen können, einmal beruflich mit diesem Aufgabenfeld zu tun zu haben, geschweige, es als seine Berufung zu sehen.

Mitte der neunziger Jahre erkannte man, dass das Hafengebiet nicht angemessen verkehrsaufgabengerecht



Fahrzeugkontrolle

versorgt war. Der Freihafenstatus, die vom übrigen Stadtgebiet abgesetzte und eingegrenzte Lage des Freihafens mit wenigen Zolldurchlassstellen sowie die wachsende Zunahme des Schwerlastverkehrs führten zu nicht mehr hinnehmbaren Verzögerungen in der polizeilichen Abarbeitung auftretender Verkehrsprobleme. Die seinerzeit zuständigen Beamten der benachbarten Schutzpolizeiwachen benötigten einfach zu viel Zeit, um die Einsatzorte im Hafen zu erreichen. Die naheliegende Lösung bildete die Übernahme der Straßenverkehrsaufgaben durch die bereits vor Ort befindliche Wasserschutzpolizei.

Er erinnert sich plötzlich wieder daran, wie er pauken und büffeln musste, um sich das neue und bis dahin fremde Aufgabengebiet mühsam zu erschließen. Zusammen mit ihm kämpften seinerzeit ehemalige Kümoschipper, Steuerleute und Fischtrawlerkapitäne mit der Eroberung des neuen Fachgebietes. Komplexe Sachverhalte im Rahmen der Aufnahme von Verkehrsunfällen galt es zu bewältigen. Umfang und Grenzen straßenverkehrsbehördlicher Zuständigkeiten waren zu unterscheiden, fremde Begrifflichkeiten wie untere, mittlere und obere Straßenverkehrsbehörde wirkten geradezu exotisch auf die „Männer der See“. „So!“, brüllt der Mitarbeiter der HPA in Richtung des Beamten, „ich muss jetzt weiter zur nächsten Baustelle zu ihrem Kollegen vom Wasserschutzpolizeikommissariat 3. Dort wartet die Baustelle für den Bau der neuen Reiherstiegklappbrücke auf mich.“

Sofort fällt ihm wieder der Fischermaat ein, mit dem er damals gemeinsam die verschiedenen Lehrgänge und Hospitationen absolviert hatte. Das ist nämlich der besagte Kollege vom Wasserschutzpolizeikommissariat 3. Der hat genau so wie er selbst die neue Aufgabe für sich entdeckt und zu seiner eigenen Profession gemacht. ■



Gemeinsame Aufgaben der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer

Bei den Wasserschutzpolizeien liegt der Schwerpunkt in der Schifffahrt, genauer gesagt, in der See-, Binnen-, Hafen- und Sportschifffahrt. Als eine ihrer wichtigsten Aufgaben nehmen sie die sogenannten „Schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben“ wahr, d. h. sie

- ermitteln Gefahren für die Schifffahrt sowie solche, die von der Schifffahrt ausgehen, besonders solcher für das Wasser und wehren diese ab,
- achten darauf, dass umfangreiche Schifffahrtsvorschriften eingehalten werden, zum Beispiel zur Ausrüstung, Besetzung und Bemannung der Schiffe, zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und zum Verhalten im Verkehr,
- überprüfen Schiffs-papiere und Befähigungsnachweise der Schiffsführer, -offiziere und Besatzungen auf den Wasserfahrzeugen,
- sorgen dafür, dass unterschiedliche Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter, die Sicher-

heit von Schiff und Besatzung und den Umweltschutz im Bereich der Schifffahrt eingehalten werden,

- prüfen vorgeschriebene Sicherheitszeugnisse, Erlaubnisse, Tagebücher und sonstige Nachweise und
- melden Schiffsunfälle und führen Ermittlungen zu deren Untersuchung durch.

Darüber hinaus gibt es weitere Zuständigkeiten, sie

- überwachen Gefahrguttransporte,
- gestalten den Umweltschutz mit, indem sie umfangreiche Umweltschutzvorschriften, auch zum Schutz der Gewässer, auf Einhaltung überwachen,
- arbeiten eng mit anderen einschlägigen Behörden, wie zum Beispiel der Dienststelle für Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, dem Zoll und der Verwaltung von Nationalparks zusammen,



Seegehende Einsatzboote der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer in Kiel

- ermöglichen die Durchführung und sorgen für die Sicherheit bei Veranstaltungen und Versammlungen,
- leisten Präventionsarbeit durch Betreuung von Sportschiffvereinen und Aktionen im Bereich der Sportschiffahrt,
- entsenden Beamte in die gemeinsam im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven betriebene WSP-Leitstelle und knüpfen damit einen wichtigen Knotenpunkt im maritimen Sicherheitsnetzwerk und
- gewährleisten durch ein länderübergreifendes Präsenzkonzept ihre jederzeitige Reaktionsfähigkeit im Seegebiet vor den deutschen Küsten.

Dazu kommen Pflichten, wie sie jede Polizei zu erfüllen hat, d. h. die Abwehr allgemeiner Gefahren, die Beseitigung eingetretener Störungen und die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Die hervorragende Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien bei verschiedenen Veranstaltungen wie Hafengeburtstag, Kieler Woche, Hanse Sail und Großlagen wie G8 Gipfel und im gemeinsamen Lagezentrum der Wasserschutzpolizeien in Cuxhaven hat sich bewährt. ■



Fünf Länder – ein Ziel

Die Wasserschutzpolizeien der norddeutschen Küstenländer



Gemeinsam für maritime Sicherheit & Umweltschutz

Gemeinsame Broschüre der norddeutschen Küstenländer

Kreuzschifffahrt

Spektakuläre Anläufe

Lange Zeit war die Beförderung von Ladung Hauptgrund für den Transport über See, bis Reedereien in der Mitte des 19. Jahrhunderts erste Passagierlinien eröffneten. Diese Reiseangebote waren aber fast ausschließlich von ökonomischen Erfordernissen geprägt.

Eine lange Schiffsreise „nur so zum Vergnügen“ fanden viele Reedereien seinerzeit undenkbar. Man fürchtete die gefährliche und unberechenbare See und sollte das Schicksal nicht „durch unnötige Seereisen herausfor-

dern“. Dennoch haben sich erste, als sogenannte „Excursionen“ ausgelegte Reisen allergrößter Beliebtheit erfreut, der eine große Nachfrage folgte.

Als erstes Kreuzfahrtschiff wird die „Augusta Victoria“ der „Hamburg-Amerikanischen-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ (HAPAG) erwähnt, die 1891 eine als reine Erholungsfahrt konzipierte Reise unternahm. Der Norddeutsche Lloyd in Bremen, seinerzeit schärfster Konkurrent der HAPAG, folgte nach ersten erfolglosen Einstiegversuchen



Einlaufen der „Queen Mary 2“

endgültig erst 1908 mit dem Dampfer „Großer Kurfürst“. Später setzten weitere Reedereien nach, so die „Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft“, kurz Hamburg Süd, die wie die HAPAG überwiegend Hamburg als Start- und Zielhafen hatten.

Mit ansteigenden Passagierzahlen in Hamburg erschien es sinnvoll, die Passagiere nicht mehr mit Tenderfahrzeugen zu den an Dalben in der Norderelbe festgemachten Ozeanriesen überzusetzen, sondern ihnen den direkten Zugang zwischen Schiff und Land zu ermöglichen. Zunächst hat man 1928 eine provisorische Anlegestelle vor dem Brandenburger Hafen errichtet, aus der die noch heute existierende Überseebrücke entstanden ist. Diese Landanlage hatte bis in die 1970er Jahre eine hohe Bedeutung für Passagierschiffe und kann daher als Hamburgs erstes „Kreuzfahrtterminal“ angesehen werden.

Passagierschiffe haben zu allen Zeiten für hohes Interesse an Land und auf dem Wasser gesorgt. Der ohnehin schon dichte Verkehr von Fahrzeugen auf den Wasserflächen wurde beim Ein- und Auslaufen, aber auch bei den Stapelläufen auf Hamburger Werften weiter verstärkt. Bereits damals stellte die Aufgabe, die Sicherheit des Schiffsverkehrs in diesem Tohuwabohu wenigstens einigermaßen aufrecht zu erhalten, die WSP vor große Herausforderungen. Sie verfügte seinerzeit aber schon über Dampfbarkassen, ohne die auf dem Wasser kein Durchkommen mehr möglich gewesen wäre.

Neben dieser ureigenen Aufgabe gab es etwa ab Mitte der 1920er Jahre gesetzliche Regelungen, jedes ein- und auslaufende Seeschiff durch die WSP hafenspolizeilich abzufertigen. Mit einem Verwaltungsabkommen zur Ausübung der „Passnachscha“ zwischen der Bundesregierung und

dem Senat der Freien und Hansestadt Hamburg im Jahr 1953, das 1974 erneuert wurde, ist die Zuständigkeit der Hamburger WSP für die ein- und ausgehende grenzpolizeiliche Überprüfung festgeschrieben worden. Die Passnachscha auf Passagier- und Kreuzfahrtschiffen mit hohen Besatzungs- und Passagierzahlen war und ist für die WSP eine personalintensive und zeitaufwändige Tätigkeit.

Im und nach dem Zweiten Weltkrieg kam die Kreuzschiffahrt zum Erliegen. Sofern nicht im Krieg auf See versenkt, waren die Passagierschiffe abzuliefern. Ein Wiederbeginn erfolgte in den 1950er Jahren. Doch schon bald wurde das Flugzeug zum Konkurrenten der Schiffe und es verlor im Fernreiseverkehr mehr und mehr an Bedeutung. Mit steigendem Wohlstand in der Bevölkerung wurden Schiffsreisen nahezu für Jedermann erschwinglich. Eine Renaissance der Kreuzschiffahrt mit Hamburg als ständigem Anlaufhafen erfolgte etwa ab den 1950er und 1960er Jahren mit Schiffen wie zum Beispiel der „Italia“, „Hanseatic“ und „Bremen“. In den 1970er und 1980er Jahren kamen nur vereinzelt Kreuzfahrtschiffe, wie die „Vistafjord“, im Fernsehen als erstes „Traumschiff“ bekannt geworden, in den Hamburger Hafen.

Der Durchbruch zum Beginn eines ständig wachsenden Kreuzfahrtbooms im Hamburger Hafen erfolgte mit dem Erstanlaufen des britischen Kreuzfahrtschiffes „Queen Mary 2“ („QM 2“) – das seinerzeit mit 148 528 Bruttoreaumzahl größte Passagierschiff der Welt – am 19. Juli 2004. Zwei seegehende Boote der Wasserschutzpolizei hatten die „QM 2“ bereits in der Außenelbe begrüßt und begleiteten sie nun elbaufwärts.

An der Hafengrenze in Tinsdal stießen sechs weitere Einsatzboote dazu. Die Beamten hatten alle Hände voll zu

tun, um die Vielzahl von Wasserfahrzeugen, die zur Begrüßung dieses damals größten Kreuzfahrtschiffes der Welt vom Gefahrenbereich fernzuhalten. Die professionelle Zusammenarbeit aller Beteiligten wie Lotsen, Schiffsführung, nautische Zentrale der Hamburg Port Authority und nicht zuletzt der Wasserschutzpolizei sorgen immer wieder für einen reibungslosen Besuch von mittlerweile über 100 Kreuzfahrtschiffe aller Größen pro Jahr.

Welche Sicherheitsmaßnahmen mit welchem Aufwand die WSP beim Ein- und Auslaufen und Aufenthalt eines Kreuzfahrtschiffes ergreift, richtet sich nach der aktuellen Sicherheitslage, der Größe und dem internationalen Symbolcharakter des Schiffes, seiner Öffentlichkeitswirksamkeit und dem Sicherheitsbedürfnis der Passagiere. In Frage kommt, dass der Liegeplatz vor dem Einlaufen besonders überprüft und gesichert wird und während der gesamten Liegezeit mindestens ein Polizeiboot auf der Wasserseite rund um die Uhr vor Ort ist. Häufig verlässt ein Passagierschiff heutzutage nicht mehr einfach den Hafen, sondern je nach seiner Bedeutung gibt es Rahmenveranstaltungen an Land, begleitendes Feuerwerk am Ufer und vieles mehr, was die Zuständigkeiten der WSP betrifft und zu entsprechendem Einsatzaufwand führt.

Seit 2005 ist ein stetiger Anstieg der Kreuzschiffahrtzahlen zu verzeichnen. Um die gesteigerte Zahl an Schiffen abfertigen zu können, sind zwei moderne Kreuzfahrtterminals entstanden, das Hamburg Cruise Center am Grasbrook nahe der Speicherstadt und das Hamburg Cruise Center im Bereich der Fischauktionshalle am Fischmarkt.

Da die Zeit des Aufenthalts in Hamburg kostbar ist und für Tagesreisen nach Berlin und zum Einkaufen von den



Einlaufen der „Queen Mary 2“

Passagieren genutzt wird, sollte die grenzpolizeiliche Abfertigung aus Sicht der Reedereien möglichst zeitnah nach dem Festmachen abgeschlossen sein. Um das mit den gesetzlichen Bestimmungen zur Grenzkontrolle, welche grundsätzlich am Terminal stattfindet, vereinbaren zu können, reisen Kollegen der Wasserschutzpolizei in wenigen Ausnahmefällen dem Schiff entgegen – nach Kiel, Brunsbüttel, Cuxhaven oder sogar Southampton, das häufig letzter Hafen vor Hamburg ist.

In der so gewonnenen Zeit werden vorbereitende, zeitintensive Maßnahmen der später in Hamburg durchzuführenden grenzpolizeilichen Einreisekontrolle im Vorwege durchgeführt.



Taufe der „AIDAmar“ im Hamburger Hafen

Zwischen 2005 und 2009 haben sich die Anlaufzahlen für Kreuzfahrtschiffe von 37 auf 83 langsam gesteigert, um ab 2010 sprunghaft auf über 100 anzusteigen. Im Jahr 2012 werden 166 Kreuzfahrtschiffe den Hamburger Hafen anlaufen.

Schiffstauen

Ein Schwerpunkt im Zusammenhang mit Kreuzfahrtschiffen ist das Phänomen der „öffentlichen Schiffstaufe“. Wurden früher Schiffe beim Stapellauf getauft, erhalten heute gerade Passagierschiffe im Rahmen einer aufwändigen Veranstaltung ihren Namen. Bereits im Jahr 2007 wurde die „AIDAdiva“ während eines fünf-

tägigen Besuches in Hamburg getauft. Da sich diese Veranstaltungen immer mehr ausgeprägter Technik bedienen und medienwirksam inszeniert werden, kommt es unweigerlich auch zum Einsatz der Wasserschutzpolizei, um die Wasserflächen im Veranstaltungsbe- reich für den übrigen Verkehr zu sperren. Alle Dienststellen mit Zuständigkeiten für Verkehrsabläufe auf dem Wasser sind vollauf damit beschäftigt, den Schiffsverkehr zu koordinieren, um den Ruf des Hafens als schnell und sicher zu wahren.

Diese neue Art maritimer Veranstaltungen ließ wegen seiner großen Öffentlichkeitswirksamkeit viele neue Problemstellungen an Land und auf dem Wasser er-



Auslaufen der Kreuzfahrtschiffe zum Abschluss der Cruise Days

warten. Die hohen erwarteten Besucherzahlen führten auch an Land zu umfangreichen Planungen bezüglich der Verkehrssituation. Hier war nicht nur die Polizei an Land und zu Wasser, sondern die gesamte öffentliche Verwaltung der Hansestadt gefordert.

In Fortführung dieses Erfolgsrezeptes hat es seitdem weitere sechs, mit großem Aufwand betriebene, Schiffs-taufen auf der Norderelbe gegeben (18. Mai 2007: „Delphin Voyager, 15. September 2009: „Mein Schiff“, 9. Februar 2010: „AIDAblu“, 6. März 2010: „MSC Magnifica“, 14. Mai 2011: „Mein Schiff 2“ und am 12. Juli 2011: „Celebrity Silhouette“). Im Rahmen des 823. Hafengeburtstages 2012 ist das nächste Kreuzfahrtschiff, die „AIDamar“, getauft worden.

Cruise Days

Die Hamburg Cruise Days sind eine Veranstaltung mit dem Thema Kreuzschiffahrt, die seit Sommer 2008 alle zwei Jahre in Hamburg stattfindet. Hier präsentieren die teilnehmenden Reedereien und Kreuzfahrt-Veranstalter ihre Schiffe und Reisekonzepte.

Den Auftakt bildeten vom 30. Juli bis 3. August 2008 die fünf Kreuzfahrtschiffe „Queen Mary 2“, „AIDAaura“, „Deutschland“, „Columbus“ und „Astor“, verstärkt durch den Großsegler „Sedov“ und den Museumsfrachter „Cap Dan Diego“. Ein vielfältiges Rahmenprogramm mit Live-Musik, Feuerwerken und der künstlerischen blauen Illumination „Blue Port“ in weiten Teilen des Hafens beglei-

tete die Veranstaltung. Bereits im Vorfeld dieses durch die WSP geführten Großeinsatzes gab es für sie umfangreiche Einsatzvorbereitungen und viele Gespräche, mit Veranstaltern, Reedern, Maklern, der Hamburg Port Authority und dem Hamburger Verkehrsverbund.

Im Verlauf der Cruise Days fand eine Schiffsparade statt, zum Abschluss eine Auslaufparade. Bis zu 150 000 Zuschauer säumten die Ufer; den Schwerpunkt bildeten dabei die St. Pauli-Landungsbrücken. Auf den fünf Kreuzfahrern hat die WSP 5527 Passagiere und 2601 Besatzungsmitglieder grenzpolizeilich abgefertigt. Viel Personal und bis zu 16 Boote mussten eingebunden werden, um die Manöver der beteiligten Schiffe (Ablegen, Drehen, Formieren zur Parade) überwachen und sogenannte „mitlaufende Teilsperren“ während der Ortsveränderungen der Schiffe einnehmen zu können. Bei einer adrierten Länge der fünf beteiligten Schiffe von 833 Metern zuzüglich der erforderlichen Sicherheitsabstände zwischen ihnen kann man sich die Gesamtlänge des Corsos vorstellen. Die Südseite des Fahrwassers der Norderelbe war wegen des Feuerwerks gesperrt. Auf dem Wasser befanden sich rund 350 weitere Hafenfahrzeuge, Barkassen

und Sportboote im Fokus der Zuschauer. Für den Fall aller Fälle hält die WSP bei solchen und ähnlichen Anlässen stets eine „EGS“ (Ermittlungsgruppe Schiffsunfall) bereit.

Im Jahr 2010 waren insgesamt 109 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen zu verzeichnen. An den vom 30. Juli bis 1. August 2010 stattgefundenen Cruise Days haben wieder mehrere Reedereien für Hochsee- und Flusskreuzfahrten teilgenommen. Neben einem, gegenüber 2008 leicht veränderten, Kreis von Kreuzfahrtschiffen waren auch wieder die „Sedov“ und die „Cap San Diego“ mit von der Partie. Ebenso konnte das Projekt des blauen Hafens („Blue Port“) bewundert werden.

2012 sollen die Cruise Days vom 17. bis 19. August stattfinden. Außer den alljährlichen Gastschiffen „Queen Mary 2“, „Deutschland“ „Columbus“ und „Astor“ haben sich weitere Kreuzfahrer zur Teilnahme angemeldet.

Die Hamburg Cruise Days sind neben dem alljährlichen Hafengeburtstag eine zweite regelmäßig stattfindende maritime Großveranstaltung, bei der es bei der WSP stets wieder „all hands on deck“ heißt. ■

Hafengeburtstag Hamburg

823 - 35 - 225 Jahre und eine persönliche Beziehung

Graf von Schauenburg hatte nicht ahnen können, dass sein Projekt einer Ansiedlung mit Hafen und kaiserlich verbrieft Zollfreiheit bis zur Nordsee der Ausgangspunkt für die Bildung einer Metropolregion sein würde. Zugegeben, 823 Jahre sind eine lange Zeit, doch die am

7. Mai 1189 erfolgte Hafengründung war der Startschuss für diese Entwicklung.

Nicht nur die Hamburger wissen, was sie an ihrem Hafen haben und ihm verdanken, so hat das Feiern des



Traditionelles Einlaufen der „Cap San Diego“ zum Hafengeburtstag

Hafengeburtstages eine lange Tradition. Seit 1977 begeht Hamburg dieses Ereignis mit einem Volksfest, das als „Das größte Hafenfest der Welt“ zu einem Aushängeschild der Stadt geworden ist. In diesen 35 Jahren hat der HAFENGEURTSTAG HAMBURG ein Profil entwickelt, das traditionelle Elemente wie die große Einlaufparade, das Schlepperballett mit variierenden Programmpunkten und die Präsentation von Partnerländern kombiniert.

Für die 225-jährige Wasserschutzpolizei Hamburg ist der Hafengeburtstag ein großer Einsatze Anlass, der jedes Jahr langfristig und mit positiver Routine vorbereitet und unter Aufbietung aller Ressourcen bewältigt wird. Junge Kolleginnen und Kollegen verinnerlichen schnell, das Maiwochenende um den 7. herum von der Urlaubsplanung

auszunehmen. Dieses Ereignis fordert „Alle Frauen und alle Mann an Deck“ sowohl auf den WSP-Booten als auch an den Dienststellen. Die Boote werden pünktlich zum Hafengeburtstag auf Vordermann gebracht, um technisch und optisch im Einsatz zu glänzen. Bei den vielen Fahrzeugen auf dem Wasser und dem Besucherandrang an Land ist besonnenes und doch konsequentes Handeln gefordert, um die Sicherheit bei dieser Großveranstaltung zu gewährleisten.

Über den Hafengeburtstag gibt es unzählige Zeitungsartikel, Presstexte, Zahlen und Fakten, daher möchte ich nichts Bekanntes wiederholen, sondern auf meine persönliche Beziehung zum Hamburger Hafen und seinen Geburtstag eingehen. Ich habe von klein auf erfahren, wie

beeindruckend unser Hafen auf Menschen wirkt und war stolz, diese Eindrücke mit anderen zu teilen. Schnell wurde mir klar: Der Hafen wird auch mein persönliches Tor zur Welt. Auf eine Lehre als Maschinenschlosser bei der Schiffswerft Blohm + Voss folgten die Seefahrtzeit als technischer Offiziersassistent, die Schule für Schiffsbetriebstechnik und eine nochmalige Fahrtzeit als Schiffsbetriebstechniker, bis irgendwann der Wunsch kam, an Land zu bleiben. Zuerst war ich technischer Sachbearbeiter bei einer Werft, dann bin ich bei der Wasserschutzpolizei „eingestiegen“. Meine persönliche und berufliche Entwicklung ist geprägt durch den Hamburger Hafen, sodass mir sein Geburtstag ein besonderes Anliegen ist.

Seit 2004 nehme ich teil am Polizeieinsatz Hafengeburtstag. Als Mitarbeiter im Fortbildungs- und Einsatzzug der Wasserschutzpolizei war ich oft im Einsatzabschnitt „Brücken und Pontons“ eingesetzt. Die Streifengänge führen Kilometer um Kilometer in langsamem Tempo durch die Besuchermassen von den St. Pauli-Landungsbrücken über die Überseebrücke bis zur Kehrwiederspitze und wieder zurück. Wenn es mit einem Ortswechsel mal schnell gehen muss, hilft nur die Versetzfahrt über das Wasser mit einem schnellen Hilfseinsatzboot. Doch überwiegend heißt es, Fragen zu beantworten oder Hilfestellung zu leisten; aus polizeilicher Sicht ist das friedliche Familienfest eine entspannte Angelegenheit. Im Bereich der Bühnen und Bierstände wandelt sich das allerdings in den Abendstunden, doch durch umsichtiges und konsequentes Eingreifen der Sicherheitskräfte wird auch hier die Volksfeststimmung gewahrt.

Heute bin ich Mitarbeiter im Stab der Wasserschutzpolizei und plane die polizeilichen Einsatzmaßnahmen für den Hafengeburtstag selbst aktiv mit. Die Vorbereitun-

gen beginnen schon lange vor der Veranstaltung. Spektakuläre Ereignisse wie die diesjährige Taufe des Kreuzfahrtschiffes „AIDAmar“ oder die Passage der „Queen Mary 2“ am Sonntag zur Mittagszeit bedürfen einer präzisen Planung.

Gut vorbereitet richten sich Mitarbeiter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, der Hamburg Messe und Congress GmbH, der Hamburg Port Authority, der Feuerwehr und der Polizei in der Befehlsstelle im Hafencenter an den St. Pauli Landungsbrücken ein, um bereits vor dem Erklingen der Schiffsglocke der „Rickmer Rickmers“, der offiziellen Eröffnung des Festes, das Steuerrad Hafengeburtstag in festen Händen zu halten.

Der Polizeiführer der Wasserschutzpolizei wird von der Führungsgruppe im Hafencenter bei der Koordinierung der Einsatzabschnitte „Wasser“, „Land“, „Brücken und Pontons“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit“ unterstützt. Das Wasserschutzpolizeikommissariat 2 leitet den Einsatzabschnitt „Wasser“ aus der Befehlsstelle auf dem Funkstreifenboot „WS 22“ und ist damit immer am Ort des Geschehens präsent. Für das Polizeikommissariat 14 hat sich die Führung des Einsatzabschnittes „Land“ aus der Befehlsstelle an der Caffamacherreihe bewährt. Am Sonnabend, dem Haupttag des Hafengeburtstages, sind fast 400 Polizeibeamte und Angestellte eingesetzt, die vom Verkehrsposten bis hin zum Verbindungsbeamten der Veranstaltungsmoderation zum sicheren Gelingen beitragen.

Es sind die Menschen der verschiedensten Organisationen und Institutionen, die ihr Können, ihre Erfahrung, neue Ideen und ihre Verbundenheit mit Hamburg und seinem Hafen einbringen, um aus dem Hafengeburtstag das zu machen, was er ist: „Das größte Hafenfest der Welt“. ■

+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++

Im folgenden Abschnitt werden einige spektakuläre Unglücke und besondere Ereignisse auf dem Wasser, aber auch an Land dargestellt. Diese Auswahl zeigt, wie unterschiedlich die Anforderungen an die Wasserschutzpolizei sind. Die erforderlichen Sofortmaßnahmen sind unter anderem vom Schadensmaß, der Anzahl der betroffenen Personen und vom Ereignisort abhängig. Dieser kann auf der Unterelbe, im Hafen oder an Land sein.

Natürlich denkt man in Hamburg gerade im Jahr 2012 auch an die Flutkatastrophe von 1962. Orkan Vincinette löst in der Nacht zum 17. Februar 1962 eine Sturmflutkatastrophe von großem Ausmaß aus, besonders in Hamburg. Von Cuxhaven bis Hamburg wird Katastrophenalarm ausgerufen. In Hamburg steigt das Hochwasser auf 5,73 Meter über Normalnull. An über 60 Stellen brechen in Hamburg die Deiche, 150 Quadratkilometer, ein Sechstel des Stadtgebietes, stehen unter Wasser. 312 Menschen ertrinken, Zehntausende werden obdachlos. Die Maßnahmen der Wasserschutzpolizei konzentrieren sich in erster Linie auf die Rettung von Menschenleben. 908 können gerettet werden, davon 458 von der WSP. Eine traurige Pflicht war die Bergung von 54 Flutopfern.

Als eine der Folgen aus den Erkenntnissen aus diesem Ereignis wurde die Wasserschutzpolizei mit transportablen Katastrophenschutzbooten ausgerüstet. Diese sind beispielsweise bei der Elbeflut in Dresden 2002 zum Einsatz gekommen.



Hamburger Polizeibeamter rettet ein Kind aus den Fluten

+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++



Vielen am Hafen Interessierten ist das Barkassenunglück vom Oktober 1984 in Erinnerung. Am 2. Oktober 1984 um 19.26 Uhr kollidiert die Barkasse „Martina“ 100 Meter nördlich vom Köhlbrand auf der Elbe mit dem Schleppzug „Therese“. Dabei kentert die Barkasse und versinkt in der Elbe. 24 Menschen überleben das Unglück, 19 Personen ertrinken in dem acht Grad kalten Wasser. An Bord des kleinen Schiffes wurde gerade getanzt und gelacht, als es zu der Katastrophe kam. Während die „Martina“ in den Hauptstrom scherte, wurde sie von der an den Schlepper gehängten Schute unter Wasser gedrückt und ging unter wie ein Stein. Stundenlang suchten Retter, darunter neun Boote der Wasserschutzpolizei, nach Überlebenden. Am nächsten Morgen im Tageslicht konnten von der Polizei nur noch Leichen und Wrackteile geborgen werden.

Mitten in Hamburgs Wochenendlaune erschüttert ein dumpfer Knall um genau 18.13 Uhr am 9. Januar 1976 den an der Ausrüstungspier bei Blohm + Voss liegenden Containerfrachter „Anders Maersk“. Ein Kessel des Schiffsneubaus ist explodiert. 370 Grad heißer Dampf tritt aus, 27 Menschen sterben, viele weitere werden zum Teil schwer verletzt. Die Untersuchungen der Explosionsursache gestalten sich schwierig. Der genaue Unfallhergang lässt sich nicht mehr rekonstruieren.

Die folgenden Darstellungen aus der noch jüngeren Geschichte der Wasserschutzpolizei stehen stellvertretend für die vielen großen und kleinen Ereignisse, die in der Vergangenheit von den Mitarbeitern der WSP zu bewältigen waren.



+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++

Explosion

auf einem Tankschiff

Beim Auslaufen aus dem Hamburger Hafen kommt es auf dem Tankschiff „Enalios Eliki“ in der Hauptmaschine zu einer Verpuffung im Bereich der Kurbelwanne. Durch die heiße, schlagartig austretende Gaswolke werden zwei Motorenwärter lebensgefährlich verletzt. Einer der Männer stirbt im Krankenhaus. Die „Ermittlungsgruppe Schiffsunfall“ kommt zu dem Ergebnis, dass sich aufgrund von massiver Reibung, hervorgerufen durch einen Montagefehler, Wärme entwickelte, die zur Zündung des Ölnebels führte. ■

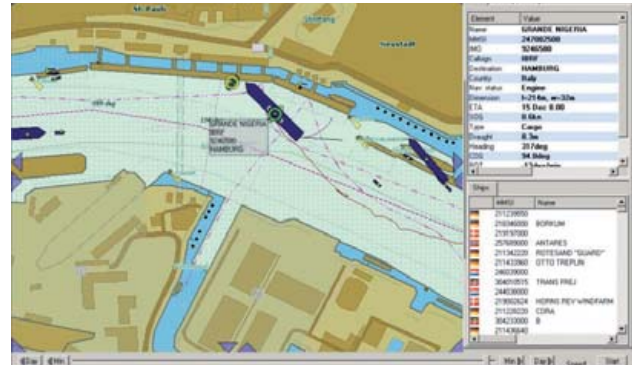


Maschinenraum der „Enalios Eliki“ nach der Explosion

Kollision

einer Barkasse mit einem Schleusentor

Mit der Barkasse „Peter II“ unternehmen Anfang Juli 2006 58 Schüler der Ziehenschule aus Frankfurt am Main eine Hafenrundfahrt. Aufgrund eines technischen Defekts im Fahrhebel kann der Motor nicht mehr gestoppt oder ausgekuppelt werden. Die „Peter II“ fährt gegen ein geschlossenes Schleusentor. Durch den Aufprall werden 39 Schüler verletzt. ■



Seekartenaufzeichnung des Unfalls der „Grande Nigeria“

Zusammenprall

eines Ausflugdampfers mit den Landungsbrücken

Um dem in den Hafen einlaufenden Autotransporter „Pegasus Leader“ ausreichend Manövrierraum zu gewähren, wartet das italienische Schiff „Grande Nigeria“ im Bereich der Elbphilharmonie. Allerdings gerät das Schiff aufgrund mangelnder Steuerfähigkeit immer näher an



Videoaufzeichnung des Unfalls der „Grande Nigeria“

+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++



die Landungsbrücken und berührt dort das festgemachte Ausflugsschiff „Viktoria“ so stark, dass alle Festmacherleinen reißen. Die Besatzungsmitglieder bringen sich rechtzeitig in Sicherheit und eine Fähre „fängt“ das Schiff wieder ein.

Durch den Unfall hat die schwimmende Pontonanlage der Landungsbrücken Schaden genommen. Zwei Zugangsbrücken sind aus den Lagern gerissen und in die Pontons ist Wasser eingedrungen. ■



Schiffsunfall

zwischen „P&O Nedlloyd Finland“ und „Cosco Hamburg“

Zwischen zwei elbaufwärts fahrenden Containerschiffen kommt es zu einer Kollision, bei der ein Besatzungsmitglied tödlich verunglückt. Das deutlich größere und mit höherer Geschwindigkeit fahrende Schiff „Cosco Hamburg“ überholt das deutsche Schiff „P&O Nedlloyd Finland“ mit einem zu geringen Seitenabstand. Dadurch wird das kleinere Schiff angesogen und stößt mit dem Heck des Überholers zusammen. Das deutsche Containerschiff legt sich so stark zur Seite, dass ein philippinisches Besatzungsmitglied außenbords fällt. ■



Schiffsunfall aus Sicht der Brücke der „P&O Nedlloyd Finland“

Kenterung

nach Kollision zwischen „Pudong Senator“ und „ENA 2“

Am 18. Juni 2004 kollidiert im Einmündungsbereich des Parkhafens die „Pudong Senator“ mit dem Binnentankmotorschiff „ENA 2“. Durch den Zusammenstoß nimmt das Tankschiff Wasser, bleibt aber schwimmfähig und

+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++

fährt in den Petroleumhafen. Am Liegeplatz bekommt die „ENA 2“ erhebliche Schlagseite, kentert und bleibt kieloben liegen. Glücklicherweise wird hierbei kein Mensch verletzt. Bei ersten Befragungen stellen Polizeibeamte fest, dass der Schiffsführer der „ENA 2“ alkoholisiert ist und ordnen eine Blutprobenentnahme an.

Die Sicherung der Unfallstelle und die Vorbereitung zur Wiederaufrichtung bestimmen die folgenden Tage. Die Bergung wird mit besonderer Vorsicht durchgeführt, da ein Explosionsrisiko durch gefährliche Gase, mittels chemischer Reaktionen der Ladung hervorgerufen, entstehen kann. Der Schutz der an der Bergung beteiligten Arbeiter steht im Vordergrund. Wasserschutzpolizeibeamte sind vor Ort und führen regelmäßig Luftmessungen durch.

Die Tanks der „ENA 2“ sind nach der Bergung nahezu leer, das heißt, die Schwefelsäure ist ausgelaufen und weitestgehend verdünnt worden. Zu größeren Umweltschäden ist es dennoch nicht gekommen. ■

Absturz

zweier Wasserflugzeuge im Hafen

Am 2. Juli 2006 gleitet das Wasserflugzeug aus dem City-Sporthafen auf die Norderelbe und erreicht schaukelnd den Startbereich auf dem Wasser. Der Pilot zieht am Steuerhorn und die Maschine hebt unter den Blicken vieler Touristen und der an der Anlegestelle wartenden Angehörigen der fünf Passagiere ab.

Noch im Steigflug fällt plötzlich der Motor aus und die DHC-2 Beaver schlägt um 10.38 Uhr auf den Gleisanlagen des Güterbahnhofs Süd unweit des Veddelers Damms auf. Dabei gerät sie in Brand, die aufsteigende Rauchsäule ist weit sichtbar.



Wasserflugzeug vom Typ Beaver DHC-2

+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++



Absturzstelle der verunglückten Beaver DHC-2



Bergung der verunglückten Cessna T206H

Sofort fahren Rettungskräfte der Feuerwehr und der Polizei zum brennenden Wrack, um Erste Hilfe zu leisten. Der Pilot und ein Passagier können sich schwer verletzt aus der Maschine retten. Für die anderen vier Passagiere kommt jede Hilfe zu spät. Die Unglücksstelle befindet sich inmitten von Gleisen, auf denen Güterzüge abgestellt sind. Da Gefahrgüter in den Waggons vermutet werden, wird eine weiträumige Absperrung eingerichtet. Selbst der Luftraum wird gesperrt, da eine Gefährdung des Flugverkehrs nicht ausgeschlossen ist.

Um die Angehörigen, die auf die Rückkehr des Flugzeugs warten, kümmern sich Wasserschutzpolizeibeamte. Sie bieten professionelle Hilfe an, damit die Familien die Situation wahrnehmen und verarbeiten können.

Das völlig zerstörte Flugzeug und die verstreut liegenden Teile werden von Mitarbeitern des Landeskriminalamts und der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung untersucht. In akribischer Kleinarbeit ermitteln die Spezialisten den Unfallhergang. Austretender Kraftstoff hat im Motorraum zu einem Brand geführt und der Motor kam zum Stillstand. Das Wasserflugzeug hatte nicht genug Auftrieb und stürzte ab. Nur drei Jahre nach dem Absturz des Wasserflugzeugs im Hamburger Hafen ereignete sich wieder ein folgenschwerer Unfall.

Nach einem Tankstopp hebt die Cessna T206H mit zwei Fluggästen und dem Piloten vom Flughafen Fuhlsbüttel mit dem Ziel Hafen ab. Das Flugzeug ist mit amphibischen Schwimmern ausgerüstet, damit es sowohl an Land als auch auf dem Wasser landen kann. Nach einem kurzen Flug über die Alster und die Landungsbrücken dreht der Pilot mehrere Linkskurven, um im Baakenhafen zu landen.

+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++

Beim Aufsetzen der Schwimmer auf der Wasseroberfläche überschlägt sich das Flugzeug. Der Pilot kann sich aus der kopfüber schwimmenden Maschine befreien und Hilfe anfordern. Beamte der Wasserschutzpolizei erreichen als erste mit einem Funkstreifenboot die Unglücksstelle. Ein Mitarbeiter springt ins Wasser und versucht, die eingeschlossenen Fluggäste zu befreien. Leider kommt jede Hilfe zu spät. Die durch Taucher befreiten Passagiere versterben in Krankenhäusern.

Ursache für den Unfall war, dass der Pilot das konventionelle Fahrwerk nach dem Start nicht wieder eingefahren hatte. ■

Windhose

Windhose in Hamburg-Harburg und Gewitterfallböe über Helgoland

Eine Windhose ist ein kleinräumiger Luftwirbel, der eine fast senkrechte Drehachse aufweist. Dieses Phänomen ist auch unter dem Namen Tornado oder Twister bekannt. Die Dauer einer Windhose beträgt im Durchschnitt zehn Minuten und erreicht hierbei sehr hohe Geschwindigkeiten am Boden mit zerstörerischen Kräften.

Dieses Wetterphänomen erlebten einige Hamburger Stadtteile am 27. März 2006. Am frühen Abend zieht eine Windhose über den Südereldebereich hinweg und trifft besonders schwer Harburg. Der gesamte Stadtteil ist ohne Strom, auch die beiden Polizeikommissariate und das Allgemeine Krankenhaus Harburg.

Im Zuständigkeitsbereich des Wasserschutzpolizeikommissariates 3 (WSPK 3) sind schwere Schäden aufgetreten. Auf einer Baustelle stürzen durch den Winddruck zwei Turmdrehkräne um und reißen die beiden Kranführer in den Tod.



Windhose in Harburg: zwei Tote und große Sachschäden

+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++



Die Gewitterfallböe über Helgoland



Zerstörter Zeltplatz auf der Helgoländer Düne

Der Sturm deckt viele Dächer ab. Die wild umherfliegenden Dachteile stellen eine große Gefahr besonders für Passanten dar. Mehrere Verkehrsunfälle ereignen sich im Schadensbereich durch das Überfahren von Trümmerteilen der abgedeckten Häuser und Lagerhallen. Aufgewirbelte Metallstreifen von zerstörten Dachplatten eines Hallendaches haben sich in einer Höhe von etwa 60 Meter um Hochspannungsleitungen gewickelt. Dadurch sind die Leitungen kurz geschlossen worden oder sogar gerissen.

Weil die Metallelemente im Fall eines unkontrollierten Absturzes aus den Stromleitungen eine große Gefahr darstellen und auch ein Umkippen der Masten möglich erscheint, wird die Schlossinsel im Harburger Binnenhafen evakuiert und der Zugang für mehrere Tage gesperrt. Für eine kontrollierte Bergung der Dachelemente in großer Höhe muss auch die Wasserfläche von der Wasserschutzpolizei geräumt und freigehalten werden. Erst am 1. April 2006 sind die Sperrmaßnahmen endgültig beendet und die Hochspannungsleitungen wieder frei. Bis dahin hatte starker Wind die Arbeiten immer wieder verzögert.

Für den Nachmittag des 12. Juli 2010 hatte der Deutsche Wetterdienst eine aufziehende Schlechtwetterfront mit Orkan in Böen 12 für die Deutsche Bucht und Norddeutschland angekündigt. Auf der Außenelbe-Reede setzt das Tochterboot des in Nordseepräsenz befindlichen hamburgischen Küstenstreifenbootes „WS 1 – Bürgermeister Brauer“ bei bestem Sommerwetter gerade zur Kontrolle eines Ankerliegers über. Zeitgleich geht auf der „WS 1“ die Meldung ein, dass über die Helgoländer Düne ein Tornado gezogen sei und erheblichen Schaden angerichtet habe. Es gäbe eine große Zahl verletzter, möglicherweise sogar einiger schwerverletzter Personen, die übrige Lage sei noch unklar.

+++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++

Das sofort zurückbeordnete Tochterboot kann wegen plötzlicher Wetterverschlechterung nur unter erheblichen Mühen an Bord genommen werden. Dann geht es mit „Voll Vorauss“ und der Kraft von 3000 PS Richtung Helgoland. Dort ist mittlerweile Katastrophenalarm ausgelöst und ein Einsatzstab eingerichtet worden. Den Hamburger WSP-Beamten bietet sich auf der Helgoländer Düne ein Bild des Schreckens. Zelte und alles, was nicht niet- und nagelfest ist, selbst feste Buden, fliegen wie Spielzeug durch die Luft. Väter und Mütter halten ihre kleinen Kinder fest, weil sie fürchten, der Tornado könnte sie in die Luft reißen. Umher fliegende Teile verletzen Menschen, zwei Schwerverletzte werden per Hubschrauber ans Festland geflogen. Der Sachschaden auf der Düne ist erheblich. Nach Durchzug des Tornados setzen die Einsatzkräfte die Unverletzten mit Booten zur Hauptinsel über. Die Hamburger WSP-Beamten können zusammen mit anderen Hilfskräften wie Inselfeuerwehr, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), Deutsche Lebensrettungsgesellschaft (DLRG) und Johanniter-Unfall-Hilfe dazu beitragen, dem Chaos einigermaßen Herr zu werden. ■

Innerhalb von sieben Minuten gesunken

Schwierige Bergung nach Kollision

Am 5. Dezember 2005 kollidierten vor der Schleuse Brunsbüttel zwei Schiffe miteinander, wobei eines nach sieben Minuten infolge der starken Beschädigungen des Laderaumes sank. Die Bergung dieses Schiffes gestaltete sich schwierig und konnte erst kurz vor Weihnachten erfolgreich beendet werden. Die Besatzung wurde von zwei Lotsenbooten gerettet. Die Ermittlungsgruppe Schiffsunfall stellte in ihrem Abschlussbericht fest, dass



Bilder der havarierten „Maritime Lady“

++ Ereignisse im und um den Hamburger Hafen +++



Schiffsschraube mit zwei abgeschnittenen Propellern

beide Schiffe ohne Lotsen die Elbe befahren, getroffene Absprachen untereinander nicht eingehalten und in eklatanter Weise gegen bestehende Rechtsvorschriften zur Sicherung der Seefahrt verstoßen hatten.

Beide Schiffsführer wurden in einer Seeamtverhandlung zu einem mehrjährigen Fahrverbot verurteilt.

Infolge dieses Vorfalles kam es eine Stunde später zu einem weiteren Schiffsunfall, wobei ein schwer beladenes Tankschiff, auslaufend aus der Schleuse Brunsbüttel, mit dem Wrack des gekenterten Schiffes kollidierte. Bei der Kollision wurde das Tankschiff so stark beschädigt, dass die Maschine ausfiel und es auf Grund lief. Ursächlich für diese Kollision war die Trägheit des Schiffes. So lag die Höchstgeschwindigkeit bei nur 10 Knoten. Obwohl durchgreifende Kursänderungen gegen den starken Ebbstrom eingeleitet worden waren, waren diese erfolglos geblieben. Bei der Begutachtung des Schiffes im Trockendock stellten die Ermittler fest, dass zwei Propeller der Schiffsschraube zur Hälfte abgeschnitten worden waren. ■

Volle Kraft voraus ...

Sog- und Schwellschäden

Immer wieder kommt es am Ufer der Elbe zu sogenannten „schiffsinduzierten Sog- und Schwellschäden“. Dabei entsteht durch die Vorbeifahrt eines Schiffes an einem Ufer zuerst eine gefährliche Sogwirkung, nach Passieren dieser Stelle entsteht ein Wellenschlag, der sich sehr gefährlich auf am Ufer stehende Personen auswirken kann. So kam es am 2. Juni 2008 am Strand von Wittenbergen zu einem Wellenschlag, bei dem mehrere Personen verletzt wurden. Ursächlich war in diesem Fall die zu hohe Geschwindigkeit eines Schiffes bei der Vorbeifahrt am Strandabschnitt. ■



Folge eines starken Wellenschlages

21. September 1999

Größter Bombenfund der Nachkriegszeit im Freihafen

Um die Kosten für die erneuerungsbedürftige Brücke über den Leichterkanal, der Durchfahrt zwischen dem Oder- und Kaiser-Wilhelm-Hafen, einzusparen, sollte der Kanal im Jahr 1999 zugeschüttet werden.

Bei den vorbereitenden Arbeiten wurde am 21. September 1999 auf der Seite des Kaiser-Wilhelm-Hafens durch einen Bagger eine Fliegerbombe zutage gefördert. Es handelte sich dabei um eine englische Großladungsbombe – im Volksmund auch Luftmine oder „Wohnblock-Knacker“



Die Fliegerbombe bei Ablegen in eine Schute

genannt – (2 Meter Länge, 0,76 Meter Durchmesser, etwa ca. 1,8 Tonnen Gewicht, gefüllt mit 1,3 Tonnen hochbrisantem Sprengstoff AMATOL, einem TNT-Gemisch). Sie wurde im Zweiten Weltkrieg wegen ihrer großflächigen Wirkung im Vorfeld der Zerstörung ganzer Wohnquartiere eingesetzt, daher auch den Name: „Wohnblock-Knacker“. Ihre Druckwelle deckte die Dächer ganzer Wohnviertel ab, mit nachfolgenden Phosphor-Brandbomben wurde das Zerstörungswerk dann vollendet.

Im Fall einer Detonation wäre im Umkreis von 150 Metern alles zerstört worden, bis zu einer Entfernung von über hundert Metern hätte die Druckwelle Menschen keine Überlebenschance gelassen und die Splitterwirkung hätte bis rund 2500 Meter gereicht.

Mit dem Bagger wurde die Bombe in eine Schute gelegt, um sie am darauffolgenden Tag, dem 22. September, dort zu entschärfen. Ein Transport des Bombenblindgängers mit den entschärften drei Zündern oder eine Sprengung vor Ort kam wegen der zu erwartenden Folgen nicht in Frage.

Der diensthabende Sprengmeister Manfred Schubert, damals Leiter des Kampfmittelräumdienstes, ordnete wegen der außerordentlichen Gefährlichkeit eine Sperrzone von 1000 Meter Radius an. Das bedeutete die Evakuierung aller Personen innerhalb der Sperrzone. Dazu kam eine Warnzone von 2500 Meter Radius mit „luftschutzmäßigem Verhalten“: Straßen von Personen geräumt und alle Personen in die Häuser.

Etwa 500 Meter vom Fundort der Bombe entfernt lag auch das örtlich zuständige Wasserschutzrevier 2, das vollständig geräumt werden musste. Der Notbetrieb des Reviers wurde für die Dauer der Entschärfung von der Wasserschutzpolizei-Schule am Worthdamm aus geführt, die gerade eben außerhalb des Warnzone lag.

Die Entschärfung dauerte von 18.00 bis 18.45 Uhr. In dieser Zeit gelang es den Sprengmeistern mit „List, Kraft,

Fluchen und Öl“, die drei baugleichen Zünder auszubauen. Alle Zünder hatten ausgelöst, waren somit entschert und die Schlagbolzenspitzen steckten im Detonator, dem hochbrisanten Zündelement der Bombe!

Nach erfolgreicher Entschärfung, einer Meisterleistung des Kampfmittelräumdienstes, gab es auch für die Wasserschutzpolizei alle Hände voll zu tun, bis sich Betrieb und Verkehr im Freihafen wieder normalisiert hatten. ■

Alstereisvergnügen

Ein nicht alljährlicher Einsatz

Von jeher hatten die Menschen Spaß daran, im Winter zugefrorene Wasserflächen nicht nur zu betreten, sondern dort allerlei Freizeitvergnügungen nachzugehen. Dabei durfte auch das leibliche Wohl nicht zu kurz kommen.

Auf der Alster herrschte erstmals um 1687 fröhliches Treiben im Winter auf dem Eis, das seinerzeit weder für die Schifffahrt offengehalten noch mit „strengen polizeilichen Verboten wegen des zu schwachen Eises“ belegt war. Frostperioden von bis zu 100 Tagen waren damals keine Seltenheit.

Bis heute ist dieses Vergnügen in unregelmäßiger Folge immer mal wieder möglich. Um die erforderliche Eisstärke zu ermitteln, hat es laufend Untersuchungen und festgesetzte Werte gegeben. Entscheidend ist klares, gewachsenes Eis (sogenanntes Kerneis) ohne Schnee und Lufteinschlüsse, also eine „tragfähige Eismächtigkeit“. Parameter dafür sind mindestens zwei Wochen starker

Frost bei minus 10 Grad Celsius, das Eis der Außenalster muss eine zusammenhängende Fläche mit mittlerer Eisstärke von 20 Zentimeter Kerneis aufweisen und es darf kein Tauwetter zu erwarten sein. Die zuständige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) misst an etwa 50 ausgewählten Stellen.

Alstereisvergnügen in der jüngeren Zeit fanden zuletzt 1979, 1985, 1986, 1991, 1996, 1997, 2010 und 2012 bei unterschiedlichen Eisstärken statt. Das erste auch offiziell als solches bezeichnete „Alstereisvergnügen“ wurde 1986 durchgeführt, als die Behörden die Aufstellung von Buden auf dem Eis erstmals genehmigten, nachdem sie bis dahin nur geduldet waren.

Da die örtliche Zuständigkeit für die Wasserflächen der Alster bei der Wasserschutzpolizei liegt, ist klar, dass sie damit auch bei „Eislage“ gefordert ist. Statt mit der alstertauglichen „WS 19“ zum Einsatzort zu fahren, bekommt

die am Westufer gelegene Außenstelle Alster dann einen Streifenwagen gestellt, um möglichst dicht an einen eventuellen Einsatzort zu kommen. 1986 haben sich die Wasserschützer sogar Schlittschuhe untergeschnallt, um auf dem Eis beweglicher zu sein.

Bei noch kritischen Eisstärken führt die Wasserschutzpolizei verstärkt Eisstreifen durch und meldet sie an die zuständige Behörde. Über die aktuelle Eisstärke wird natürlich in den Medien laufend berichtet, sodass es ab einer gewissen Stärke kein Halten mehr gibt. Mit zunehmendem Betrieb auf den Eisflächen steigt die Wahrscheinlichkeit, dass es für die Polizei etwas zu tun gibt.

Wenn ein Eisvergnügen möglich ist, entwickelt es sich regelmäßig zu einer Großveranstaltung mit mehreren hunderttausend Menschen. Aus einem regen Zulauf auf die Eisflächen können sich diverse Anlässe für die Po-

lizei ergeben, tätig zu werden. Abwehr von Gefahren, Störungsbeseitigung, Betreuen verloren gegangener Kinder, Rettungskräfte anfordern oder einfach nur Hilfeleistungen aller Art als „dein Freund und Helfer“ sind typische Aufgaben der Polizei, die je nach Anlass in angemessener Zahl direkt vor Ort sein sollte. Ein typischer Einsatzfall, zu dem der Fortbildungs- und Einsatzzug der Wasserschutzpolizei grundsätzlich zur Unterstützung angefordert wird.

Im Jahr 2012 besuchten etwa 1,3 Millionen Menschen das Eisvergnügen. Dabei leisteten Feuerwehr und freiwillige Institutionen rund 300 Hilfeleistungen. Die Wasserschutzpolizei konnte 50 verloren gegangene Kinder wieder den Eltern übergeben. Auch dieser Einsatz zeigt, dass die Wasserschutzpolizei nicht nur auf dem Wasser, sondern auch auf dem Eis eine gute Figur macht. ■



Alstereisvergnügen



Veränderungen im Wandel der Zeit

Neubau des WSPKs 2

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts dehnte sich der Hafen im Zuge des zunehmenden Güterumschlags von der Stadtseite auf die Areale südlich der Elbe aus. Hier hat man viele Hafenbecken angelegt, um eine möglichst hohe Zahl von Liegeplätzen zu erreichen. Nachdem der Ladungsumschlag mit dieser Infrastruktur über lange Jahre erfolgreich bewältigt werden konnte, war spätestens mit dem Aufkommen zunehmender Schiffsgrößen in der Containerschifffahrt ein Umdenken erforderlich. Bei den großen Ladekapazitäten dieser Schiffe und ihren sehr kurzen Liegezeiten waren nahe den Liegeplätzen große Bereitstellungsflächen für die Ladungsmengen anzulegen. Um diese zu schaffen, mussten einst mit großem Aufwand gebaute Hafenbecken nach und nach wieder zugeschüttet werden.

Das neueste Projekt ist das geplante Central Terminal Steinwerder (CTS), bei dem vier große Hafenbecken auf Steinwerder verfüllt und Kaizungen verkürzt werden. Dadurch entsteht ein neues Umschlagsareal mit einer sehr langen durchgehenden Kaistrecke.

Von solchen Planungen bleiben auch die Standorte von Dienststellen der WSP nicht immer unberührt. Wie schon vor etwa 20 Jahren das Wasserschutzpolizeirevier 8 am Athabaskahöft dem Ausbau des Athabaskakais weichen musste, ist von der jüngsten Entwicklung auch das Wasserschutzpolizeikommissariat 2 (WSPK 2) am Roßdamm betroffen. Mit dem Zuschütten der Hafenbecken „vor der Haustür“ verliert diese Dienststelle nicht nur die Liege-

plätze für ihre Boote, auch das Gebäude selbst ist überplant worden. Ein neuer Standort ist am Togokai, dem Ostufer des Südwesthafens nahe dem Afrikahöft geplant. Neben dem eigentlichen Revierbetrieb sollen im neuen Gebäude dann auch der zurzeit am Reiherdamm untergebrachte „Kriminalpolizeiliche Ermittlungsdienst“ (WSPK 24), die für den gesamten Hafenbereich zuständige Kripo, sowie der gesamte Stab der WSP und verschiedene Fachdienste ein neues Zuhause finden. ■



Neubau des Container-Terminals Steinwerder

Ende eines historischen Privilegs

Wegfall der Freihafengrenze zum 1. Januar 2013

Nach dem Drängen des Deutschen Kaiserreichs auf den Anschluss der Hansestädte in das deutsche Zollgebiet gegen Ende des 19. Jahrhunderts, trat Hamburg 1881 diesem bei. Als Kompromiss erreichte die Stadt, dass ihr ein als Zollausland verbleibender Freihafenbereich nördlich und südlich der Elbe zugesprochen wurde. Mit dieser Regelung sind für den Hamburger Handel wichtige Vorteile eines Zollauslandes für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung bestimmter Rohstoffe und Waren erhalten worden.



Bald nur noch Erinnerung

Die wirksame Kontrolle des die Zollgrenze überschreitenden Personen- und Warenverkehrs erforderte das Umschließen dieses Gebietes mit einem Zollzaun und die Einrichtung von Zollübergängen, welche die Kontrolle ermöglichten. Die Sicherheitskräfte, so auch die WSP, haben indirekt davon profitiert, hielt doch das Risiko, bei der Ausfahrt aus dem Freihafen überprüft zu werden, manchen davon ab, im Freihafen ein „krummes Ding“ zu drehen. Auch zum Beispiel nach Unfällen mit Fahrerflucht oder anderen Anlässen mit anschließender Fahndung bestand – nach rechtzeitigem Anruf beim Zoll – gute Aussicht, den Verantwortlichen an irgendeinem Zollübergang noch zu „erwischen“.

Mit dem rasanten Anwachsen der Güterströme und des Fahrzeugverkehrs zwischen den westlichen und östlichen Hafenteilen haben sich die Zollübergänge zunehmend als stark hemmend auf den Verkehrsfluss ausgewirkt. Dazu kam, dass Sinn und Zweck eines Freihafengebietes durch den zunehmenden Anteil umgeschlagener Waren aus dem europäischen Raum und den mit dem neuem EU-Zollrecht verbundenen Schwinden bestimmter Rechte einer Freizone gegenüber einem Seezollhafen mehr und mehr in Frage gestellt wurden. Nachdem zunächst ein stark verkleinertes Freihafengebiet im Bereich der sogenannten östlichen Häfen für bestimmte Firmen erhalten bleiben sollte, hat ein Abwägen der dafür erforderlichen Kosten für alle Beteiligten mit den verbleibenden Vorteilen dazu geführt, dass am 1. Januar 2013 der Freihafenstatus für Hamburg insgesamt fallen wird. ■



Benchmarking mit Rotterdam und Shanghai

Voneinander lernen

Im Zuge zunehmender Globalisierung müssen sich nicht nur weltweit agierende Firmen miteinander vergleichen, um Defizite zu erkennen, Innovationsprozesse zu unterstützen und die eigene Leistungsfähigkeit zu steigern. Mittlerweile nutzen auch schon Behörden dieses Instrument, um zu einer effizienteren Arbeitsweise zu gelangen.

Unter Benchmarking ist ein Prozess zu verstehen, bei dem sowohl interne als auch extern vergleichbare Prozesse untersucht werden, um zu ermitteln, ob das Richtige wirksam und rationell durchgeführt wird. Seit rund zwei Jahren führt die Hamburger Wasserschutzpolizei einen Austausch und Vergleich im Hinblick auf Aufgabenstruktur, Personaleinsatz und Materialressourcen mit

ihrem Pendant, der Rotterdamer Zeehaven Politie, durch. Ziel ist es, Stärken und Schwächen im Vergleich aufzuzeigen und anschließend Maßnahmen für eine Leistungsoptimierung zu ergreifen. Dieser Prozess wurde durch die WSP Hamburg angeregt und inhaltlich vorbereitet. Mittlerweile existieren gute Beziehungen, die für einen kontinuierlichen Prozess unentbehrlich sind.

Unterstützt durch die Senatskanzlei wurde Kontakt auch mit Hamburgs Partnerstadt Shanghai hergestellt, die einen der weltweit führenden Megaports betreibt. Mit einem ersten Besuch bei der Shanghai Port Police Ende 2012 ist die Erweiterung des Benchmarkings über Europa hinaus vorgesehen. ■



Streifenboot „P5“ der Wasserschutzpolizei Rotterdam

Der World Port Security Summit

Ein Ereignis mit Bedeutung für die weltweite maritime Sicherheit

Die Hamburger Wasserschutzpolizei und die Freie und Hansestadt Hamburg werden in diesem Jahr den vierten „World Port Security Summit“ (WPSS) ausrichten. Diese internationale Konferenz findet in einem Zweijahresrhythmus statt und wurde 2006 erstmals in Shanghai, 2008 in Hongkong und 2010 in Los Angeles ausgerichtet. Mit dem Tagungsort Hamburg findet der WPSS 2012 erstmals in Europa statt.

Die Veranstaltung dient dem internationalen Erfahrung- und Wissensaustausch auf dem Gebiet der Hafensicherheit, besonders im Hinblick auf den Schutz der internationalen Schifffahrt und der Häfen durch terroristische Bedrohung.

Themenschwerpunkte sind beispielsweise

- die Hafen- und Transportsicherheit aus europäischer Sicht und die diesbezüglichen Aufgaben in der Europäischen Union in den nächsten fünf bis zehn Jahren,
- die Auswirkung terroristischer Anschläge auf die Infrastruktur und die Bevölkerung, Sicherheitsmaßnahmen gegen explosive Gefahren,
- Abschreckungsmaßnahmen gegen unkonventionelle Angriffe auf Sicherheitssysteme und
- der Anstieg der Sicherheit durch Container-Scanning.

Die hohe Bedeutung dieser Konferenz wird durch die Begrüßung des Ersten Bürgermeisters Hamburgs, Olaf Scholz, und einen Senatsempfang im Hamburger Rathaus



demonstriert. Weitere Programmpunkte bieten den Beteiligten einen Einblick in den Hamburger Hafen mit seinen Besonderheiten und die Art, wie Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen und an Bord betrieben wird.

Teilnehmer des WPSS sind hochrangige Behördenmitarbeiter, die für die Sicherheit in den bedeutendsten Häfen der Welt zuständig sind und die jeweiligen „Port Security Officer“, also die Sicherheitsbeauftragten für die Häfen. Insgesamt sind 241 Teilnehmer aus 76 Ländern eingeladen. Die Zahl der Anmeldungen, auch aus Ländern ohne klassische Bezüge zur internationalen Schifffahrt, lässt auf ein hohes Interesse an dieser Veranstaltung schließen.

Sie wird ein hohes Maß an Fachkompetenz in Form von Teilnehmern und Referenten vorweisen können, sodass die Freie und Hansestadt Hamburg und ihr Hafen davon nachhaltig profitieren können. ■



POLIZEI
Hamburg

**BEI UNS
FESTMACHEN**

**Genug von kleiner oder großer Fahrt?
Karriere bei der Wasserschutzpolizei**

„Ausbildung und Studium bei der Polizei Hamburg!“ Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Rufen Sie unseren Einstellungsberater, Björn Schüning, an: **040 427 427**
oder schreiben Sie uns: **zp41@polizei.hamburg.de**

Weitere Informationen finden Sie im Internet: **www.polizei.hamburg.de**

Schlusswort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

nachdem Sie an diese Stelle gelangt sind, hegen wir, die Autoren und alle übrigen an ihrer Erstellung mitwirkenden Personen, die Hoffnung, Ihnen auf eine interessante und vielleicht auch spannende Weise die Geschichte und Entwicklung Ihrer Wasserschutzpolizei ein wenig näher gebracht zu haben. Sofern ein Interesse an diesem besonderen Dienstzweig nicht schon vorhanden war, haben wir es hoffentlich bei Ihnen geweckt.

Uns war es darüber hinaus wichtig, Sie dabei mit der besonderen Aufgabenvielfalt, dem außergewöhnlichen Zuständigkeitsbereich und der speziellen Ausstattung Ihrer Wasserschutzpolizei vertraut zu machen. Wir wollten Ihnen als auch uns öffentlich bedeutsame oder tragische Einsatzanlässe der vergangenen Jahre, welche die Wasserschutzpolizei zu bewältigen hatte, ins Gedächtnis rufen.

Sofern uns dies mit dieser Festschrift gelungen ist, freuen wir uns darüber sehr, denn erst, wenn etwas von dem bleibt, was in mühevoller Kleinarbeit von vielen geschaffen wurde, hat sich die Anstrengung gelohnt.

Sollten wir in Ihnen den Wunsch nach beruflicher Veränderung geweckt haben und Sie sehen in der Wasserschutzpolizei Hamburg eine Perspektive, so können Sie sich über das Internet unter www.polizei.hamburg.de informieren.

Gern stehen Ihnen dabei auch die Mitarbeiter der Einstellungsstelle der Polizei Hamburg mit Rat und Tat zur Seite. Grundsätzlich gelten für den Eintritt in die Wasserschutzpolizei besondere Einstellungsbedingungen, wie zum Beispiel berufliche Qualifikationen im Bereich der Berufsschifffahrt oder in sonstigen maritimen Tätigkeitsbereichen.

Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit und wünschen uns, dass Sie auch weiterhin Interesse an der Wasserschutzpolizei Hamburg haben.

Herzlichen Dank
Die Autoren



225 Jahre
Wasserschutzpolizei
Hamburg

