

An die
Vorsitzende des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau Ursula Kahler, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Staatssekretär

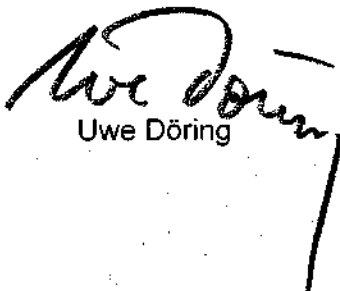
Kiel, 12. Januar 2005

Bericht des Innenministeriums über eingeleitete Maßnahmen in Bezug auf die Beschaffung, die Instandhaltung und den Betrieb landeseigener Wasserfahrzeuge

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

der Finanzausschuss hatte das Innenministerium gebeten, über eingeleitete Maßnahmen in Bezug auf die Beschaffung, die Instandhaltung und den Betrieb landeseigener Wasserfahrzeuge zu berichten (s. Drs. 15/3629 vom 16. September 2004). Die Vorlage des Innenministeriums leite ich Ihnen hiermit anliegend zu.

Mit freundlichen Grüßen


Uwe Döring

An die
Vorsitzende des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau Ursula Kähler, MdL
Landeshaus

24105 Kiel

über das
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
VI 21
Düsternbrooker Weg 64

24105 Kiel

**Innenministerium
des Landes
Schleswig-Holstein**

Staatssekretär

Kiel, *11.1.05*

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

ich berichte zur Bitte des Finanzausschusses unter Nummer 13 der Drucksache 15/3629
über

- **das Bootskonzept 2004 der Wasserschutzpolizei,**
- **die Entwicklung einer zentralisierten Aufgabenerledigung und**
- **weitere Schritte zur norddeutschen Kooperation**

wie folgt:

Postfach 7125
24171 Kiel
Telefon (0431) 988-0
Telefax (0431) 983-3003
e-mail: ulrich.lorenz@im.landsh.de
Internet: www.landesregierung.schleswig-holstein.de

1. Bootskonzept 2004 der Wasserschutzpolizei

Grundlage für die Ersatzbeschaffung von insgesamt 18 Küsten-, Strecken- und Streifenbooten der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein (WSP SH) ist das Bootskonzept 2004 der Wasserschutzpolizeidirektion Schleswig-Holstein (WSPD SH), in dem die taktischen Einsatznotwendigkeiten und die nautisch-technischen Anforderungs- und Leistungsprofile der einzelnen Boote beschrieben sind.

Ausgangslage hierfür war die mit der Reform der WSP SH im Jahre 2001 erfolgte Neuausrichtung der wasserschutzpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung, gestützt auf die geänderten Schifffahrtstrukturen und Seeverkehrströme im Bereich der schleswig-holsteinischen Gewässer. Sowohl die Aufbau- als auch die Ablauforganisation wurde geändert. Ein weiteres Ergebnis war die Reduzierung der Anzahl der Boote und Bootstandorte, was zur Entlastung des Landeshaushaltes führte. Gleichzeitig war eine Fortschreibung des Bootersatzes bis zum Jahre 2018 vorgesehen.

Die fehlenden Finanzmittel des Landes führten jedoch dazu, dass der erforderliche Bootersatz gemäß dem Bootskonzept 2001 bisher nicht zu realisieren war.

Zusätzlich wurden der Wasserschutzpolizei neue Aufgaben übertragen

- im Zusammenhang mit der Einrichtung des Havariekommandos in Cuxhaven,
- der Übernahme der Fischereiaufsicht auf See gemäß den Vorgaben der EU-Kommission und
- im Bereich der maritimen Anti-Terrormaßnahmen.

Diese Aufgaben stellen neue Anforderungsprofile an Personal, Einsatzmittel und Boote.

Der Bootspark ist mit einem Durchschnittsalter von 23 Jahren erheblich überaltert. Die Folgen sind häufige Ausfallzeiten für Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen. Diese wiederum erzeugen hohe Kosten und sind wirtschaftlich nicht vertretbar. Überdies wird die Ersatzteilbeschaffung zunehmend schwieriger.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen sieht das Bootskonzept 2004 die Erneuerung des Bootsparks vor in Form von

- fünf Küstenbooten
- zwei Streckenbooten und
- elf Streifenbooten.

Die Küstenboote werden in ungeschützten Gewässern, die Streckenboote in küstennahen und die Streifenboote in geschützten Gewässern und in Häfen eingesetzt.

Problematisch ist allerdings - wie die Erfahrungen der Vergangenheit gezeigt haben - die finanzielle Umsetzung. Neubauten auf der Basis des konventionellen, sukzessiven Bootersatzes durch Kauf fielen wegen der hohen Summen immer wieder den laufenden Einsparerfordernissen des Landes zum Opfer.

Kommt es dennoch zur Erneuerung einzelner Boote, sind die Zeitabstände mittlerweile so gestreckt, dass Boote gleichen Typs nicht mehr beschafft werden können. Wirtschaftlichere Serienfertigungen sind in dieser Beschaffungsform nicht möglich.

Für die Wartung und Instandhaltung hält die WSPD SH eigenes Wartungspersonal vor. Aufgrund der Überalterung der Boote, haushaltsbedingter Verzögerungen notwendiger Grundüberholungen und stärkerer Abnutzung der Boote durch erhöhten Einsatz mit Übernahme neuer Aufgaben ist der Reparaturaufwand gestiegen. Hierfür müssen zum einen in zunehmendem Maße auch Polizeivollzugsbeamte herangezogen werden, zum anderen wird der Landeshaushalt durch erheblichen Reparaturanfall unnötig stark belastet.

Um die gesetzliche Aufgabenerfüllung der WSP SH weiter sicherzustellen, wurden im Anschluss an das Bootskonzept 2004 deshalb Finanzierungsmodelle entwickelt und geprüft, die eine realisierbare rasche Erneuerung des Bootsparks beinhalten.

Alternativmodelle sind:

- Kauf mit Vollwartung bzw.
- Leasing mit Vollwartung.

Beide böten mit der kompletten Erneuerung des Bootsbestandes binnen eines Zeitraums von vier Jahren im Unterschied zu heute eine komplette externe Wartungs- und Servicekomponente.

Kriterien für die Entscheidung Kauf oder Leasing werden sein:

- Erhalt der Leistungsfähigkeit der WSP SH
- möglichst kurzfristige Personalreduzierung
- Minimierung der Ausfallzeiten durch ständige Wartung und zeitgerechte Instandsetzungsintervalle
- Vermeidung von Sonderinvestitionen für die IT- und Funkausstattung des aktuellen Bootsbestandes im Rahmen der „Vereinbarung Havariekommando“
- Synergien durch Verwendung einheitlicher Bootstypen und Bootskomponenten
- möglichst weit reichende Planungs- und Finanzierungssicherheit

Eine Entscheidung der Landesregierung über die Finanzierungsform des Bootskonzeptes steht noch aus.

2. Entwicklung einer zentralisierten Aufgabenerledigung

Der Sachbereich Technik der Wasserschutzpolizeidirektion betreut fachtechnisch zurzeit

- 39 Wasserfahrzeuge der Polizei,
- zwei Schiffe vom Leibnitz-Institut für Meereswissenschaften an der Uni Kiel und
- das Motorschiff „Haithabu“ des Landesamtes für Natur und Umwelt

bei Rechnungsprüfungen und Ausschreibungen.

Die fachtechnische Arbeit erfolgt durch zwei Ingenieure für Schiffsbetriebstechnik, einen IuK-Techniker und einen Lagerverwalter für Verbrauchsstoffe und Ersatzteilbeschaffung. Die Vergabe von Leistungen, zum Beispiel Ersatzteilbeschaffung und Wartung, erfolgt über den Beauftragten für den Haushalt der WSPD SH, der ebenfalls die Titelbewirtschaftung für Instandhaltung und Betrieb der Wasserfahrzeuge durchführt. Durch eine enge Abstimmung und Einbindung des behördlichen Haushaltsbeauftragten durch die Sachbereiche „Technik“ und „Taktik“ ist ein reibungsloser Aufgabenvollzug gewährleistet. Die Vergabe von Bootsneubauten und sonstigen Investitionen erfolgt bisher über die zentrale Beschaffungsstelle des Polizeiverwaltungsamtes.

Grundsätzlich ist die Anbindung einer landesweit zentralen fachtechnischen Dienststelle beim Sachbereich Technik der WSPD SH möglich und auch wirtschaftlich geboten, zumal von der WSP der größte Bootspark des Landes betreut wird. Über ihre Einrichtung ist unter Berücksichtigung der Umsetzung des Bootskonzepts zu entscheiden.

3. Weitere Schritte zur norddeutschen Kooperation

a) Fortentwicklung der WSP-Leitstelle Cuxhaven

Aufgrund der guten länderübergreifenden Kooperation und wegen der Bedeutung der weiteren engen Zusammenarbeit mit dem Bund (Küstenwache des Bundes) und dem Havariekommando in Cuxhaven sowie der Wahrnehmung neuer gesetzlicher Aufgaben (Anti-Terrormaßnahmen gemäß SOLAS-Übereinkommen) hat die IMK Nord am 05. März 2004 in Kiel beschlossen, die WSP-Leitstelle Cuxhaven zu einem länderübergreifenden Maritimen Führungs- und Lagezentrum Deutschlands (MFLZD) aufzubauen und eine länderübergreifende Dienststelle einzurichten.

Sowohl zur konzeptionellen Aufbauarbeit vor Ort als auch zur Koordinierung der bereits bestehenden Aufgaben und Führung der in der WSP-Leitstelle Cuxhaven eingesetzten Vollzugsbeamten ist kurzfristig zum 01. Juli 2004 im Abordnungswege die Stelle eines „Koordinators und Aufbauleiters“ eingerichtet worden.

b) Gemeinsame Beschaffung

Eine gemeinsame Beschaffung von WSP-Booten und Bootskomponenten innerhalb der norddeutschen Küstenländer ist grundsätzlich möglich und aus wirtschaftlichen Gründen (z. B. Serienfertigung) auch sinnvoll. Voraussetzung wären gemeinsame Anforderungs- und Einsatzprofile der Boote. Zurzeit stehen einem länderübergreifenden Einstieg in Serienprodukte die unterschiedlichen Anforderungen der Küstenländer an ihre Boote sowie deren unterschiedliche Altersstrukturen entgegen.

Mit freundlichen Grüßen



Ulrich Lorenz