Der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Seeschiffshafen und der drittgrößte in Europa. Nicht umsonst nennt man ihn „das Tor zur Welt“: Tausende Schiffe unterschiedlichster Art legen jedes Jahr hier an, abertausende Tonnen Fracht werden umgeschlagen. Ein hoch komplexer Betrieb, der ohne klare Regeln nicht funktioniert. Dass diese Regeln auch eingehalten werden, dafür sorgen die Beschäftigten der Wasserschutzpolizei.

Wasserschutzpolizei in Hamburg

Wächter am Tor zur Welt

Text: Michael Eufinger, Fotos: Jan Brenner

Die Gangway schwankt ganz ordentlich, als die drei Männer sich auf den Weg nach oben auf das Schiff machen. Als sie auf halber Strecke den Blick nach unten richten, befinden sie sich schon einige Meter über der Kaimauer. Bis zur Wasseroberfläche, die zwischen Schiffswand und Kaimauer durchschimmert, ist es noch ein Stück weiter. Die Gangway, dieses Mittelding aus Leiter und Stiege, ist gerade mal einen knappen Meter breit. Darunter ist ein Netz gespannt. Trotzdem machen zwei der Männer nicht gerade den sichersten Eindruck, als sie ihren Weg nach oben fortsetzen. Kein Wunder: Es sind t@cker-Redakteure, keine Seeleute. Der dritte Mann hat schon einigen Vorsprung, als er das Deck erreicht. Für ihn ist das alltäglich Routine, er ist bei der Wasserschutzpolizei.

Der Routinier heißt Björn Beuße und fuhr bereits drei Jahre zur See, bevor er 1999 bei der Wasserschutzpolizei in Hamburg anfing. Er ist es auch, der dem Posten oben an der Gangway erklärt, warum er zwei Zivilsten im Schlepptau hat. „Früher waren die Sicherheitsvorkehrungen längst nicht so streng“, erklärt Beuße. „Wenn wir da nachts auf ein Schiff zur Kontrolle wollten, mussten wir erst mal an die Kabinentüren klopfen und schauen, ob jemand wach ist.“ Nach den Anschlägen auf das World Trade Center im Jahr 2001 hat sich das grundlegend geändert. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) hat ein umfangreiches Maßnahmenpaket beschlossen, den sogenannten International Ship and Port Facility Security Code (kurz ISPS-Code), um die Seefahrt sicherer zu machen. „Dadurch sind heute zum Beispiel die Hafenanlagen und natürlich auch die Schiffe nicht mehr frei zugänglich.“

Für die Wasserschutzpolizei gilt das selbstverständlich nicht, denn Björn Beuße kommt nicht ohne Grund auf das Schiff. Es stehen einige Routinekontrollen auf dem Programm. Allerdings: Diese Schiffsklasse ist auch für den erfahrenen Beamten nicht einfach nur Routine. Über 350 Meter Länge misst das Schiff und kann 14.000 Standardcontainer laden. Wer oben auf der Brücke auf die Außenplattformen hinaus tritt, hat nicht nur einen guten Blick über das Hafengelände, sondern sieht auch die Wasseroberfläche – circa 50 Meter weiter unten. Erst 2010 gebaut, gehört es zu den neusten und größten Containerfrachtern, die im Hamburger Hafen überhaupt zu finden sind. Kaum zu glauben, dass so ein Ungetüm sich mit gerade mal etwa 25 Mann Besatzung steuern lässt.

Spezialgebiet Umweltauflagen

Genau diese Besatzung wird von Björn Beuße als erstes kontrolliert, denn die Wasserschutzpolizei übernimmt in Hamburg auf grenzpolizeiliche Aufgaben. Also überprüft Beuße, wer auf dem Schiff ist. „Schon vor der Ankunft müssen uns die Besatzungslisten übermittelt werden“, erklärt er. „Dann schauen wir nach: Wer hat wann auf dem Schiff an- beziehungsweise abgeheuert, also hat seinen Dienst angetreten beziehungsweise ist ausgeschieden? Liegt eventuell ein Haftbefehl vor? Auf dem Schiff selbst wird das dann gegengeprüft und man schaut sich nochmal das eine oder andere Gesicht an.“ Aber nicht nur die Besatzung wird unter die Lupe genommen. Das Spezialgebiet von Björn Beuße sind die Umweltauflagen. Auch für die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe gibt es ein internationales Abkommen, genannt MARPOL. Darin wird beispielsweise festgelegt, welche Arten von Treibstoffen in welchen Seegebieten verwendet werden dürfen oder wie die Abfallversorgung zu organisieren ist. Das hört sich einfach an, ist aber eine Wissenschaft für

Björn Beuße stellt zu den Angaben der Techniker bei der Schiffskontrolle immer wieder kritische Nachfragen (Bild oben). Mario Strunk erklärt die Aufgaben der Hamburger Wasserschutzpolizei (Bild unten).

Auf der Brücke einiger Frachter befindet man sich 50 Meter über dem Wasser. Viel größer dürfen die Schiffe im Moment nicht sein, weil sie sonst wegen ihres Tiefgangs nicht mehr durch die Elbe fahren könnten.

sich. Zudem müssen alle Vorgänge auf dem Schiff peinlich genau in entsprechenden Tagbüchern dokumentiert werden. Genau diese nimmt sich Beuße vor. Wer dachte, Wasserschutzpolizisten schippern den ganzen Tag mit ihren Booten durch die Gegend, wird spätestens jetzt eines Besseren belehrt. Da werden Berechnungen zum Treibstoffverbrauch angestellt, mehrere Ordner dicke technische Anleitungen überprüft, Messwerte in den Tagebüchern mit den Maschinenanzeigen verglichen. Wenn Beuße nicht als Techniker zur See gefahren wäre, er stünde hier im Gespräch mit der Crew des Maschinenraums wahrscheinlich auf verlorenem Posten.

Viel Spezialistentum

„Grundsätzlich ist es natürlich schon von Vorteil, wenn unsere Bewerber schon mal ein Schiff gesehen haben“, sagt Mario Strunk mit einem Augenzwinkern. Er ist stellvertretender Dienststellenleiter im Wasserschutzpolizeikommissariat I (WSPK I), das den westlichen Teil des Hafens sowie Teile der Elbe als Revier hat und dem auch Björn Beuße angehört. „Aber Spaß bei Seite: In der Wasserschutzpolizei (WSP) Hamburg gibt es viel Spezialistentum“, erklärt Strunk. „Anders sind die Aufgaben auch kaum zu bewältigen. Wir kümmern uns um die Hafensicherheit – dazu gehört auch Terrorismusabwehr, wir haben die grenzpolizeilichen Aufgaben, wir sind zuständig für die Überwachung der Gefahrgutbeförderung und nicht zuletzt haben wir auch noch einige Kilometer Straße zu kontrollieren – dazu gehört mit der Köhlbrandbrücke eine der Lebensadern des Hafens. Bei so vielfältigen Anforderungen braucht man einfach Leute, die sich vertieft in Teilbereiche einarbeiten.“ Dabei wird die Aufnahme bei der WSP bereits mit einer Art Zusatzausbildung verbunden. 12 bis 16 Monate ist jeder Neue zunächst im Fortbildung- und Einsatzzug der WSP, einer geschlossenen Einheit ähnlich der Bereitschaftspolizei. Etwa 40 Prozent der Zeit verbringen die Polizisten dort mit wasserschutzpolizeilicher Fortbildung und werden auf die Anforderungen bei der WSP vorbereitet. „Danach hat man einen grundsoliden Wasserschutzpolizisten vor sich. Aber wie gesagt: Ohne weitere Spezialisierung und laufende Schulungen geht es eigentlich nicht“, erläutert Strunk.

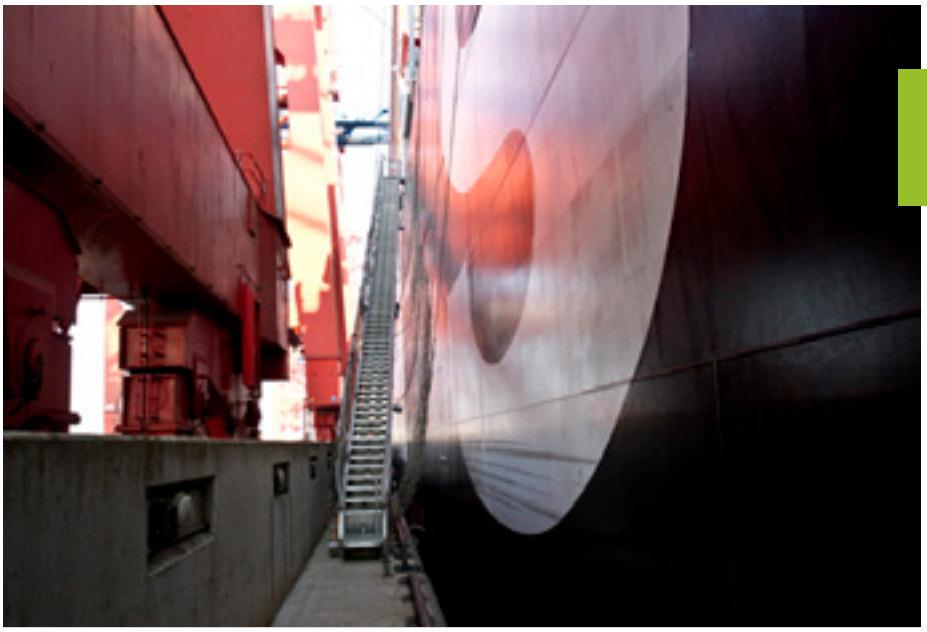
Wo genau die Beamten dann eingesetzt werden, hängt natürlich vom Bedarf und den persönlichen Fähigkeiten ab. Etwa 550 Menschen arbeiten bei der Wasserschutzpolizei in Hamburg. „Insgesamt gibt es den Stab mit den klassischen Leitungsaufgaben, drei Kommissariate, den schon erwähnten Fortbildungs- und Einsatzzug sowie aufgrund eines Abkommens zwischen den Bundesländern zusätzlich noch ein Revier im niedersächsischen Cuxhaven. Dann existiert noch eine Dienststelle für Umweltdelikte, die sogar für ganz Hamburg zuständig ist“, zählt Strunk auf. „Nicht alle hier sind Beamte. In der Verwaltung und in der Bewirtschaftung unserer Boote gibt es einige Angestellte.“

Manöver im engen Hafenbecken

Einer von den Angestellten ist der Schiffsführer Heinz Schindelmann. Mit der Polizeibeamtin Petra Reinert holt er Björn Beuße nach dem gemeinsamen Mittagessen zum Einsatz mit einem der beiden Hafenstreifenboote ab. Das WSPK I verfügt auch über ein seegehendes Boot, aber das wird für die nun anstehende Aufgabe nicht gebraucht. Hier und jetzt geht es darum, die Fahrrinnen des Hafens zeitweise zu sperren, weil ein größerer Frachter ausläuft. Laut Hafenordnung dürfen Schiffe bestimmter Größen die engen Fahrrinnen nicht gleichzeitig passieren. Also sind gleich mehrere Boote der WSP unterwegs, um genau das zu garantieren. „Das Manövrieren im Hafen ist keine Kleinigkeit“, macht Beuße klar. „Die Kapitäne der Schlepper, also der kleineren, aber zugkräftigen Boote, die die großen Frachter bei den Manövern unterstützen, genießen einen guten Ruf; Aber trotzdem sollte man die Augen offen halten, denn gerade die Führer von Sport- und Ausflugsbooten sind oft nicht so erfahren.“

Da das Streifenboot nun schon unterwegs ist, werden nach dem Ende der Sperrung gleich noch weitere Kontrollen durchgeführt. Viele der Güter, die mit den großen Containerfrachtern zum Beispiel aus Asien nach Hamburg kommen, werden hier lediglich auf kleinere Frachter verladen. Diese fahren dann durch den Nord-Ostsee-Kanal und verteilen die Waren in Nord- und Osteuropa. Entsprechend viele kleinere und mittelgroße Frachter legen im Hamburger Hafen, der den Beinamen „Tor zur Welt“ trägt, an. Mit Treibstoffen werden sie von den sogenannten Bunkerschiffen versorgt. Die liegen neben den Frachtern und „bebunkern“, also betanken sie mittels großen Schläuchen und Pumpen. Da hier mit Schweröl hantiert wird, hat die WSP immer einen Blick darauf, ob alle Vorschriften eingehalten werden. „Das Rauchverbot an Bord versteht sich dabei wohl von selbst“, sagt Björn Beuße. „Aber auch die Schlauchanlagen müssen in einwandfreiem Zustand sein, die notwendigen Papiere und Genehmigungen vorliegen und der Tankvorgang immer von einem Posten auf dem Schiff überwacht werden. In den

Heinz Schindelmann (links) mit seiner Kollegin Petra Reinert unterwegs mit dem Streifenboot. Hier ist Erfahrung gefragt: Bei bestimmten Wetterverhältnissen können auch im Hafen die Wellen bis zu 2 Meter hoch schlagen.



Über die Gangway erreicht man das Schiffsdeck. Seit die Sicherheitsmaßnahmen verschärft wurden, ist oben immer ein Crew-Mitglied als Posten eingeteilt. Alle Besucher müssen sich ausweisen.

letzten Jahren wurde überhaupt eine Menge getan, um den Umweltschutz in den Küstenregionen zu verbessern. Ich finde das gut."

Langweilig wird es nie

Für den Küstenschutz muss aber auch schon mal hart durchgegriffen werden. Nach der Kontrolle des Bunkerschiffes geht es noch bei einem Schiff vorbei, dass die WSP aus dem Verkehr gezogen hat. „Der hatte Fracht geladen, für die der Kahn gar nicht zugelassen ist", erklärt Beuße. „Jetzt muss der Eigentümer erst mal zusehen, wie er die Ladung da runter bekommt, bevor wir ihn weiterfahren lassen. Also schauen wir regelmäßig vorbei und überprüfen, ob er sich an die Vorgaben hält."

Es entsteht der Eindruck, als würde die WSP sehr viele Routinekontrollen durchführen. Man könnte meinen, dass das auf Dauer eintönig wird. Aber Björn Beuße weiß es besser: „Natürlich hat jeder Wasserschutzpolizist sin Spezialgebiet, mit dem er sich immer wieder beschäftigt. Aber der Hafen wird niemals langweilig. Heute scheint die Sonne, da gibt es sicherlich schlimmere Arbeitsplätze als mit dem Boot Streife zu fahren. Aber wenn das Wetter umschlägt, kann es ganz schön wackelig werden. Und nicht alles hier ist nur Routine: Beim Elbe-Hochwasser waren wir eine Woche in der Gegend von Dresden und haben bei der Evakuierung geholfen. Arbeitsunfälle auf den Schiffen und an den Hafenanlagen, bei denen wir Hilfe leisten müssen, sind auch keine Seltenheit." Schließlich seien schon Schiffe im Hafenbecken gesunken und Wassersportflugzeuge abgestürzt." Das ist wirklich nicht immer erfreulich. Die Schichtdienste und die dünne Personaldecke tragen auch nicht gerade zur Entlastung bei, besonders wenn man Familie hat. Aber trotzdem: Es ist ein gutes Gefühl, wenn man den Leuten helfen kann. Ob es nun Personen sind, die in einer echten Notlage stecken. Technikern, die eine Frage zu neuen Umweltvorschriften haben. Oder auch zwei Redakteuren, die etwas unbeholfen über eine Gangway stolpern." ■