

Wenn man die Männer von der Wache Düsseldorf der Wasserschutzpolizei NRW auf ihre Schiffskontrollen anspricht, kommt unweigerlich der Satz: „Man darf sich das nicht so vorstellen wie bei der Autobahnpolizei.“ Zwei gravierende Unterschiede gibt es, erklären die Beamten. Erstens werden die Binnenschiffe zur Kontrolle nicht angehalten, und zweitens haben die Schiffsführer in aller Regel weder Angst davor, sondern begrüßen es sogar, wenn die Wasserschutzpolizei an Bord kommt. Außerdem ist dieser Teil der wasserpolizeilichen Arbeit Rhein auf, Rhein ab bestens organisiert und koordiniert.

## Schiffskontrolldatei und Checklisten

Denn es gibt eine Schiffskontrolldatei, auf die alle Wachen am großen Strom Zugriff haben. Hier verzeichnet jede Streifenbootbesatzung, welches Schiff sie wann, wie und mit welchem Ergebnis kontrolliert hat. So wird verhindert, dass alle fünfzig Kilometer ein weiteres Boot einer Wasserschutzpolizei längsseits geht und sich das Schiff und dessen Papiere ansieht. Die Kooperation zwischen den Schiffsführern und den Beamten geht aber noch viel weiter. Nicht selten funkt ein Kapitän die nächstgelegene Wache an und bittet darum kontrolliert zu werden. So kann er den Zeitpunkt der Aktion bestimmen und verhindern, dass die Kontrolle in einer ungünstigen Situation stattfindet.

Der mit Abstand geringste Anteil solcher Kontrollen haben ihre Ursache im Fehlverhalten eines Schiffsführers. Überhaupt, so die drei Hauptkommissare an Bord der WSP2, sei die Zahl der „Verkehrsverstöße“ auf dem Rhein durch die Profis extrem gering. Deshalb handelt es sich in den allermeisten Fällen um Routinekontrollen, wie sie gesetzlich vorgegeben sind. Dabei wird eine fest definierte Checkliste abgearbeitet, sodass jede Kontrolle nach demselben Muster abläuft und sich auf dieselben Fakten konzentriert. Im Fokus stehen dabei sogenannte „Besatzungsverstöße“, Ausrüstungsmängel und potenzielle Umweltvergehen. Den Ausgangspunkt bildet aber immer die sorgfältige Durchsicht der Schiffs- und der Frachtpapiere.

## Längsseits gehen und umsteigen

Damit eine solche Kontrolle in voller Fahrt zügig abgewickelt werden kann, funken die Wasserschutzpolizisten den nächsten „Kandidaten“ mit einem gewissen zeitlichen Vorlauf an. Ausgesucht werden die zu kontrollierenden Schiffe anhand des Radars und der erwähnten Schiffskontrolldatei. Gelegentlich kommt es vor, dass Kollegen einer anderer Wache oder aus

einem anderen Bundesland bitten, ein bestimmtes Binnenschiff zu kontrollieren, weil es im jeweils anderen Bereich nicht geklappt hat. Schließlich nähert sich das Rheinpolizeiboot dem zu kontrollierenden Schiff und geht längsseits. Ein Beamter steigt dann um und lässt sich vom Schiffsführer oder einem Mitarbeiter die Papiere zeigen. Bei einer großen Prüfung lässt sich der Polizist an Bord herumführen, um die Ausrüstung und auch den Zustand des Schiffes auf Mängel hin zu untersuchen. Natürlich werden auch die Patente und Lizenzen gecheckt.

In 99 Prozent der Fälle, so die Männer von der WSP-Wache Düsseldorf, verläuft die Kontrolle an Bord friedlich, freundlich und kooperativ. Natürlich gibt es unter den Schiffsführern auch alte Haudegen, die einen eher rauen Ton pflegen. Damit hätten sie aber kein Problem, beteuern die Beamten. Überhaupt sei die Atmosphäre auf dem Rhein insgesamt sehr angenehm. Lediglich mit Flusskreuzfahrern und Sportbootführern gäbe es ab und an kleine Reibereien, die sich aber immer ohne Weiteres beilegen ließen. Und damit unterscheidet sich die Arbeit der Polizei auf dem Rhein deutlich von dem, was die Kollegen an Land auf den Autobahnen täglich erleben.

## Die Besatzung

Voraussetzung dafür, zur Wasserschutzpolizei abgeordnet zu werden, ist eine ganz normale Polizistenausbildung und der anschließend Dienst in der Schutzpolizei. Wer gern aufs Wasser möchte, fängt dann aber tatsächlich als Auszubildende/r in einer WSP-Wache an. In Düsseldorf werden so im Herbst vier neue Kollegen beginnen und ein Jahr lang in der Praxis lernen, wie sich der Dienst auf dem Rhein gestaltet. Kein Wunder also, dass die Beamten der Wasserschutzpolizei allesamt keine heurigen Hasen sind, sondern jede Menge polizeiliche Erfahrung auf dem Buckel haben. So auch die Hauptkommissare Dunz, Blankartz und Toth, die uns erzählt haben, was sie zur WSP gebracht hat.



*Die drei Hauptkommissare Michael Blankartz (44), Daniel Toth (41) und Manfred Dunz (52) (v.l.n.r.)*

**Manfred Dunz** stammt aus dem hohen Norden und wollte unbedingt zur Wasserschutzpolizei in Schleswig-Holstein. Allerdings ist dort Einstellungsvoraussetzung, über eine seemännische Ausbildung und Berufspraxis zu verfügen. Angesichts der Tatsache, dass sich im nördlichsten Bundesland die Arbeit der Wasserschutzpolizei überwiegend in Küstengewässern abspielt, erscheint dies auch sinnvoll. Nach einigen Jahren bei der Schutzpolizei wechselte Hauptkommissar Dunz deshalb nach Niedersachsen, wo er zunächst zur Ausbildung in die **Wasserschutzpolizei-Schule** in Hamburg abgeordnet wurde. Nachdem er dort die Grundlagen erlernt hatte, die über die Jahre durch zahlreiche Lehrgänge erweitert wurden, kam er schließlich aufs Schiff und fuhr von 1989 bis 1997 von Emden aus mit WSP-Booten Streife im küstennahen Bereich. Im Jahr 2000 wechselte er dann nach Nordrhein-Westfalen und tut seitdem Dienst auf dem Rhein. Auf der Wache Düsseldorf fungiert er als Einsatzmittelleiter.

**Michael Blankartz** hat seit frühester Kindheit mit dem Wasser zu tun. Urlaub und Freizeit der Familie drehten sich ums feuchte Element, und das führte dazu, dass er unbedingt einen Beruf an Bord anstrebte. So kam er zur Bundesmarine, wo er auf verschiedenen Schiffen als „Heizer“ fuhr; so nannten Seeleute ganz allgemein die Antriebsexperten, die naturgemäß den Arbeitsalltag unter Deck verbringen, weil sie dafür verantwortlich sind, dass die Maschinen

immer ordentlich laufen. Diese Aufgabe erfüllt er auch bei der Wasserschutzpolizei, zu der nach ein paar Jahren als Polizist an Land gestoßen ist.

**Daniel Toth** ist dritter Mann dieser Crew und seit September 2003 bei der NRW-Wasserschutzpolizei. Zuvor war er etliche Jahre bei der Schutzpolizei in Solingen im Einsatz. Ein dreiwöchiges Praktikum auf der WSP-Wache in Düsseldorf hat ihn seinerzeit überzeugt. Er beantragte die Versetzung zur Wasserschutzpolizei und durchlief den üblichen Weg der Aus- und Weiterbildung. Was ihm an der polizeilichen Arbeit auf dem Rhein am meisten gefällt ist, dass er viel mehr Verantwortung für jeden Einzelfall übernehmen kann; an Land, so Toth, hört man als Polizist meistens nicht, wie sich ein aufgenommenener Fall entwickelt hat, das Procedere ist deutlich arbeitsteiliger angelegt.

Die Drei von der Wasserschutzpolizei lieben ihren Job, das wird im Gespräch deutlich. Geschätzt wird die Kollegialität; schließlich verbringt jede Crew ja eine ganze Schicht miteinander auf dem Schiff, es wird gemeinsam gekocht und gegessen. Und „das Büro“ samt Bibliothek der Gesetze und Verordnungen, den Akten und natürlich einem Computer haben die WSPLer auch immer dabei; der größte Teil des „Papierkrams“ wird unterwegs erledigt. Zwar ist an Bord weniger los als an Land, dafür ist die Arbeit wesentlich abwechslungsreicher, und von jeder Wasserschutzpolizistin und jedem Wasserschutzpolizisten wird Vielseitigkeit gefordert. Die Erfahrung zeigt: Wer die einjährige Probezeit bei der WSP übersteht, die Ausbildung läuft und dann normalen Dienst auf den WSP-Booten tut, für den ist das ein Traumjob.

*[Diese Beiträge erschienen zuerst im Rhein-Magazin Düsseldorf]*