



## 4.6 DEUTSCHE MARINE

Wie in den Verteidigungspolitischen Richtlinien beschrieben, bestimmen die aus heutiger Sicht wahrscheinlicheren Aufgaben der internationalen Konfliktverhütung und Krisenbewältigung die Grundzüge der neuen Struktur der Bundeswehr und damit auch der Marine. Damit bietet sie der Politik ein breites Spektrum an maritimen, einsatzrelevanten Fähigkeiten und Einsatzoptionen.

Die Organisationsstruktur der Flotte folgt dem Ziel verstärkter Einsatzorientierung bei gleichzeitiger wirtschaftlicher Optimierung. Die Struktur wurde gestrafft und die Kräfte so gebündelt, dass sie zu größtmöglicher Wirksamkeit im streitkräftegemeinsamen Einsatz beitragen können. Sie kann dazu für Einsätze einen gemischten Einsatzverband im gesamten maritimen Fähigkeitsspektrum für ein Einsatzgebiet bereitstellen. Teile dieses Einsatzverbandes können aber auch in verschiedenen Einsatzgebieten gleichzeitig eingesetzt werden, wenn Einsatzfähigkeit wie Aufklärung, Schutz und Überwachung der Seewege, Embargo oder die Wiederinbesitznahme von Schiffen benötigt werden.

Das Marinekommando mit dem Inspekteur der Marine an der Spitze befindet sich als zentrale Kommandobehörde der Marine in Rostock. Ihm sind unmittelbar die Einsatzflottillen, das Marinefliegerkommando, das Marineunterstützungskommando und die Schulen sowie auf anderer Ebene das Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine und das Schiffahrtmedizinische Institut der Marine unterstellt.

### Allgemeine Daten

Die Deutsche Marine verfügte Ende 2015 insgesamt über 89 Schiffe und Boote sowie über eine Seeluftstreitkraft von 51 Flugzeugen und Hubschraubern. Hinzu kommen die dem Havariekommando unterstellten Ölauffangschiffe und Sensorflugzeuge DO 228, die durch die Marine betrieben werden.

Im Rahmen der Auslandsauftragsfahrten, Ausbildung in außerheimischen Gewässern und Auslandsausbildungsreisen besuchten 54 Flotteneinheiten 141 Häfen in 40 Ländern. Die Flotte nahm an 18 Manövern / Übungen teil (10 NATO-Manöver, 5 Manöver im Rahmen multinationaler und bilateraler Ausbildung, 3 Manöver im Rahmen Partnership for Peace und 13 nationale Manöver). Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurden 548 Ölaufklärungsflüge durchgeführt und 82 Verschmutzungen festgestellt. Hierbei konnten 8 Verursacher ermittelt werden. Hinzu kamen 148 SAR-Einsätze (davon 133 Fälle im Rahmen ziviler Notfallversorgung). 109 Personen konnten dabei geborgen und versorgt werden.

Ende 2015 betrug der Gesamtpersonalumfang der Deutschen Marine 23.353 Soldaten, davon 2.898 Frauen (12,4 %). Hinzu kamen 90 Wehrübende und 1.930 zivilbedienstete Mitarbeiter. 7.467 Marinesoldaten dienten außerhalb der Marine in anderen Organisationsbereichen der Bundeswehr. Das Personal setzte sich aus 6.124 Offizieren (26,7 %), 11.689 Unteroffizieren (50,9 %) und 5.153 Mannschaften (22,4 %) zusammen.

### Struktur der Flotte 2015





Im Jahr 2015 wurden die Fregatte Niedersachsen, Schnellboot PUMA, Schnellboot WIESEL, das Hohlstaplenkboot Auerbach/ Oberpfalz sowie die Tanker Ammersee und Tegernsee außer Dienst gestellt.

# Maritime Sicherheit



**Das 1. Schnellbootgeschwader**  
01. April 1956 - 15. März 1967



© Copyright Förderverein Museums-Schnellboot e.V.

**60**  **JAHRE**  
**Bundeswehr**  
Wir. Dienen. Deutschland.



**Das 2. Schnellbootgeschwader**  
01. Juni 1958 - 28. Juni 2006



© Copyright Förderverein Museums-Schnellboot e.V.



**M**it der Indienststellung des 1. Schnellbootgeschwaders am 01. April 1956 in Stickenhörn in Kiel-Friedrichsort begann die Ära der Schnellboote. Erste Einheiten waren SILBERMÖWE (P 6052), STURMMÖWE (P 6053) und WILDSCHWAN (P 6054). P 6055 EISMÖWE und P 6056 RAUBMÖWE komplettierten das Geschwader am 01. Juli 1956. Schnellboot SEESCHWALBE (P 6057) als sechstes und letztes Boot stand dem Geschwader nur formal zur Verfügung, wurde jedoch nie aktiv im Verband eingesetzt.





**Die Schnellbootflottille**  
01. Oktober 1957 - 28. Juni 2006

**Das 3. Schnellbootgeschwader**  
01. Oktober 1957 - 30. September 1998



© Copyright Bundeswehr / Frank Mannhardt

**Das 7. Schnellbootgeschwader**  
01. April 1961 - 16. November 2016



© Copyright Bundeswehr

**Das 5. Schnellbootgeschwader**  
01. Oktober 1959 - 17. Dezember 2002



© Copyright Bundeswehr / Jochen Bergmann

Ende des Jahres 2016 geht die Ära der Schnellboote zu Ende. In über **60 JAHREN** wurden fünf Geschwader in Dienst gestellt, in denen insgesamt 89 Schnellboote aus zehn verschiedenen Klassen ihren Dienst versahen. Mit Ablauf des 16. November 2016 erfolgte die Außerdienststellung der letzten vier Schnellboote der GEPARD-Klasse S 73 HERMELIN (P 6123), S 75 ZOBEL (P 6125), S 76 FRETTCHEN (P 6126) und S 80 HYÄNE (P 6130) sowie dem 7. Schnellbootgeschwader.

© Copyright Bundeswehr / Ricarda Schonbrodt

# Maritime Sicherheit



## Zukünftige Einheiten der Deutschen Marine

### Fregatte - Klasse F 125

Die Deutsche Marine muss in der Lage sein, auch in weit entfernten Seegebieten über lange Zeiträume Präsenz zu zeigen. Sie muss fähig sein, die Seewege gegen Bedrohungen durch Piraterie und Terrorismus, aber auch gegen Flugzeuge, Uboote und Kriegsschiffe schützen zu können. Darüber hinaus muss die Kooperation mit Heer und Luftwaffe verstärkt werden, da es im Rahmen des Schutzes von Seewegen notwendig ist, Ziele an Land, etwa durch weitreichende Artillerie oder Spezialkräfte, zu bekämpfen. Für diese Aufgabe beschafft die Marine vier Schiffe, die auf weit entfernte Einsätze gegen asymmetrische Bedrohungen optimiert sein werden. Die Übergabe der ersten Einheit der Baden-Württemberg-Klasse ist für das Jahr 2016 geplant. Folgen sollen drei weitere Einheiten in den Jahren 2017, 2018 und 2019. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 2.624 Mio. EUR.

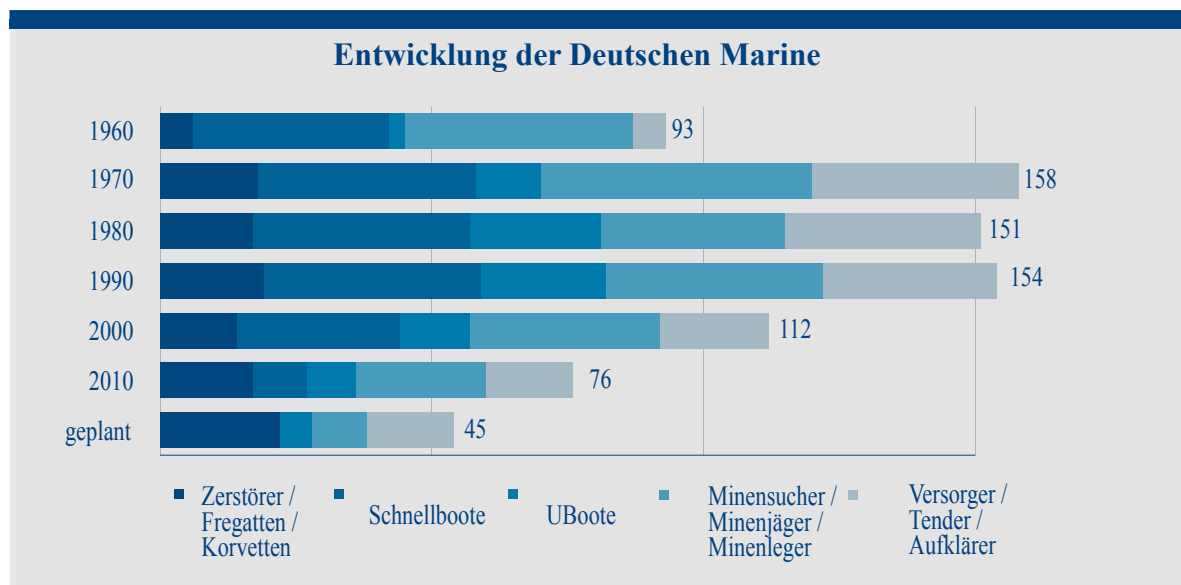
### Uboot - Klasse 212A

Die Uboote der Klasse 212A versprechen einen Technologiesprung im konventionellen Ubootbau. Das Waffensystem verfügt über ein weitgehend außenluftunabhängiges Antriebssystem. Seine Signatursilhouette ist im Vergleich zu anderen

konventionellen Ubooten entscheidend minimiert. Die Beschaffung der Klasse 212A erfolgt in zwei Losen. Das 1. Los, bestehend aus vier Booten, ist bereits in den Jahren 2005 bis 2007 abgeliefert und in Dienst gestellt worden. Die erste Einheit des 2. Loses (U 35) wurde ebenfalls bereits im März 2015 in Dienst gestellt. Die Planung sieht den Zulauf der letzten Einheit (U 36) ins 1. Ubootgeschwader in Eckernförde für 2016 vor. Die Gesamtkosten betragen ca. 889 Mio. EUR.

### NH90 NTH - „Sea Lion“

Die Beschaffung des NH90 NTH Marinetransporthubschrauber für die Deutsche Marine ist Teil des multinationalen Vorhabens NH90 sowie einer Rahmenvereinbarung zwischen dem BMVg und der Firma EUROCOPTER. Nach einer Stückzahlanpassung im März 2013 wurden 80 NH90 TTH (Landversion) für die operationelle Nutzung in der Bundeswehr vorgesehen. Hinzu kommen 18 NH90 NTH „Sea Lion“ für die Deutsche Marine als Ersatz für das veraltete System MK 41 „Sea King“. Der NH90 NTH kann als Bordhubschrauber für den Einsatzgruppenversorger, als Mittel für den Such- und Rettungsdienst und zusätzlich zur Unterstützung für maritime Spezialkräfte genutzt werden. Mit der Einführung des neuen Hubschraubers ist ab 2019 zu rechnen.





Die Fregatte Baden-Württemberg (Klasse F125) wurde am 02. November 2011 in der Hamburger Werft Blohm + Voss auf Kiel gelegt. Der Stapellauf erfolgte am 31. März 2014 und die offizielle Indienststellung ist für Anfang 2017 geplant.

© Copyright Bundeswehr/ Matthias Letzin





## Die Deutsche Marine im Einsatz

Die Deutsche Marine hat es der Bundesregierung im Jahr 2015 drei Mal ermöglicht, binnen kürzester Zeit außen- und sicherheitspolitisch handeln zu können. Im Frühjahr wurden zwei Schiffe vom Horn von Afrika zur Seenotrettung Mittelmeer verlegt. Binnen neun Tagen waren sie nicht nur im Einsatzgebiet, sondern auch für eine humanitäre Aufgabe ausgerüstet. Im Sommer ersetzte eine Korvette aus dem UNIFIL-Einsatzgebiet eine Fregatte vor Somalia, die im Einsatzgebiet SOPHIA vor der libyschen Küste gebraucht wurde. Im Winter stand eine Fregatte nur zwei Tage nach Mandatierung des Einsatzes COUNTER DAESH durch den Deutschen Bundestag kampfbereit in einem Verband zum Schutz eines Flugzeugträgers. Die Deutsche Marine ist eine Marine im Einsatz – und gefragt wie nie. Das wird besonders deutlich, wenn man die Anzahl der Marinesoldaten in den Auslandseinsätzen mit dem Vorjahr vergleicht: 2015 waren es 40 % mehr als im Jahr zuvor.

Nachdem das Bundesverfassungsgericht am 12. Juli 1994 mit dem „Out-of-area-Urteil“ die verfassungsrechtlichen Weichen für Auslandseinsätze der Bundeswehr gestellt hat, mandatierte der Deutsche Bundestag am 22. Juli desselben Jahres erstmals einen bewaffneten Einsatz deutscher Streitkräfte außerhalb des Nato-Bündnisgebietes. Das Urteil schuf die Grundlage dafür, dass heute deutsche Soldaten u.a. vor der libyschen Küste oder im Libanon präsent sind.

Die Entscheidung von 1994 setzte einen grundlegenden Wandel in den Streitkräften in Gang. Auslandseinsätze sind für die Bundeswehr in den vergangenen 20 Jahren zur Schwerpunktaufgabe geworden. Die Deutsche Marine trägt einen entscheidenden Teil dazu bei, dass die Bundeswehr für ihren Beitrag in diesen Einsätzen hoch angesehen ist. Bis zum Ende des Jahres 2015 waren rund 24.000 Marinesoldaten in den Einsätzen ENDURING FREEDOM, ATALANTA, UNIFIL, MEM OPCW, Seenotrettung Mittelmeer, SOPHIA und COUNTER DAESH (seit Beginn der jeweiligen Mandatierung). Vielen von ihnen sind die Operationsgebiete aus mehrmaligen Einsätzen gut bekannt.

Die Beteiligung der Marine an einem Einsatz setzt ein politisches Mandat voraus. Nur mit Zustimmung des Bundestages können Soldaten als Teil der „Parlamentsarmee“ an einem bewaffneten Auslandseinsatz teilnehmen. Aus dem Mandat erwachsen die Rahmenbedingungen, mit denen die Marine planen kann und muss. Dass dies oft nicht auf lange Sicht vorhersehbar ist, zeigt u.a. der Einsatz COUNTER DAESH im Kampf gegen die Terrororganisation „IS“, nach dessen Mandatierung die Fregatte „Augsburg“ binnen kürzester Frist dem Verband zum Schutz des französischen Flugzeugträgers „Charles de Gaulle“ unterstellt wurde. Die Beschlussfassungen internationaler Akteure wie UN, Nato und EU stellen dabei mitunter die Politik vor Entscheidungen und die Bundeswehr vor Herausforderungen, denen sie schnell begegnen müssen.

Im Jahr 2015 nahmen 3.300 Soldaten der Marine an den Auslandseinsätzen der Bundeswehr teil (40 % mehr als 2014). Die Deutsche Marine stellte im Jahresmittel 27 % aller Soldaten in den Einsatzgebieten der Bundeswehr, obwohl sie nur über 9 % des Personals der Streitkräfte zur Verfügung hat. Hinzu kommen die Soldaten, die an Bord ihrer Schiffe und Boote an den Ständigen Nato-Einsatzverbänden, am Einsatz- und Ausbildungsverband und an unzähligen nationalen und internationalen Manövern teilgenommen haben.

Der Schwerpunkt des Engagements liegt dabei in den Einsätzen EUROPEAN UNION NAVAL FORCE (EUNAVFOR) ATALANTA, UNITED NATIONS INTERIM FORCE IN LEBANON (UNIFIL), Seenotrettung Mittelmeer, EUROPEAN UNION NAVAL FORCE MEDITERRANEAN (EUNAVFOR MED) Operation SOPHIA und COUNTER DAESH. Darüber hinaus tragen aber auch bei KFOR im Kosovo, bei UNMISS im Südsudan oder bei RESOLUTE SUPPORT in Afghanistan Soldaten die Uniform der Marine, sei es als Sicherungssoldat oder als IT-Spezialist.



Aufwinden einer Person aus einer Rettungsinsel mit dem Bordhubschrauber Sea Lynx beim Open Sea Survival Training.



# Maritime Sicherheit



## EU NAVAL FORCE SOMALIA

### Operation ATALANTA

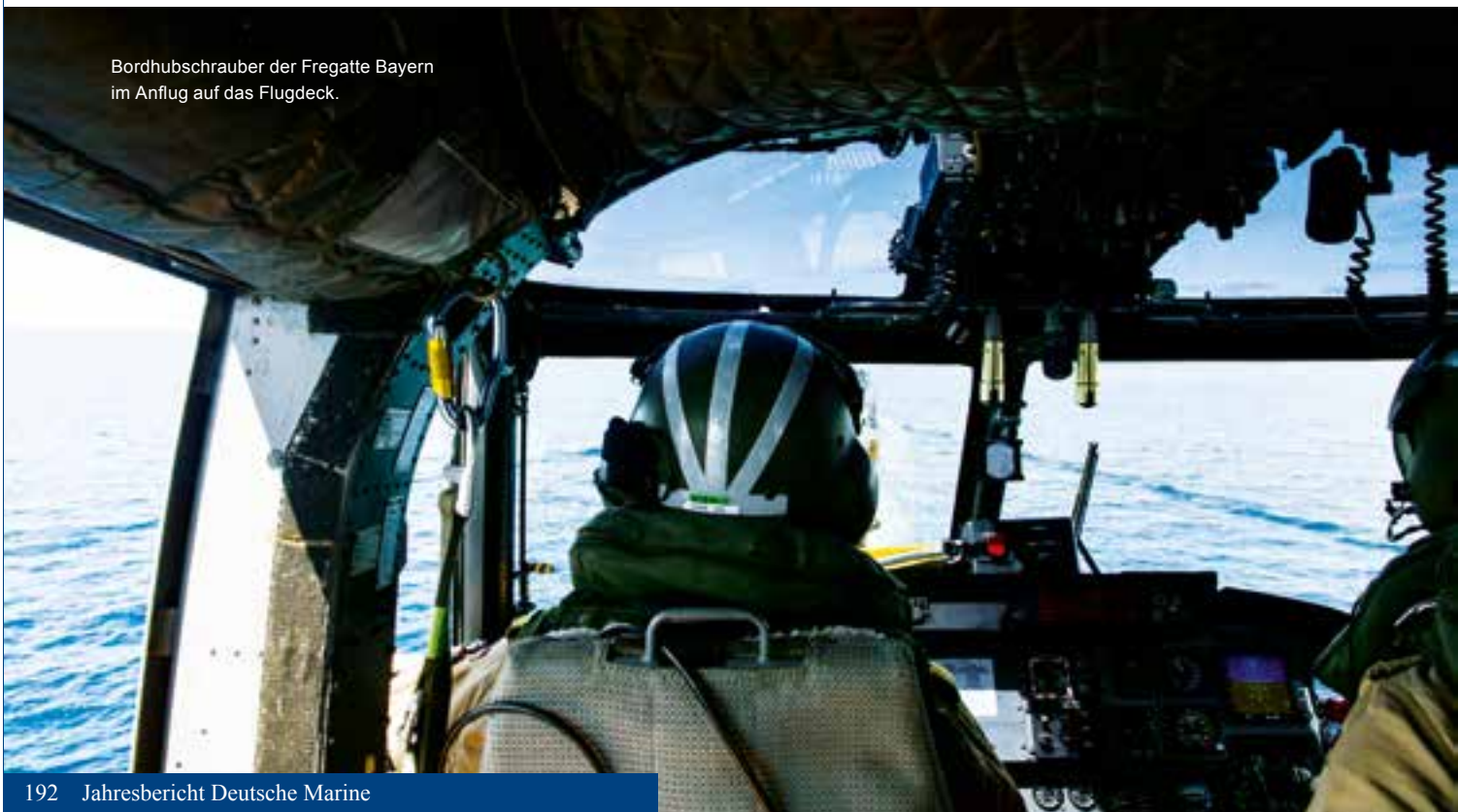
Mehr als eine Million Tonnen Lebensmittel und Hilfsgüter haben an Bord von Schiffen des Welternährungsprogrammes der Vereinten Nationen (World Food Programme, WFP) die somalische Bevölkerung erreicht - dank des Schutzes durch die Kriegsschiffe der EU-Operation ATALANTA. Auch im Jahr 2015 gelang es Piraten am Horn von Afrika nicht, Seeleute zu entführen oder ein Schiff in ihre Gewalt zu bringen. Der letzte dokumentierte Angriff in einem der meist befahrenen Seegebiete der Welt datiert vom Februar 2014, welcher erneut erfolgreich abgewehrt werden konnte.

Der Einsatz ATALANTA hat zum Ziel, die nach Somalia gehenden Schiffe des WFP zu schützen, den Schiffen zur Versorgung der AMISOM (African Union Mission to Somalia) Schutz zu gewähren, Piraterie auf See zu bekämpfen und das Völkerrecht durchzusetzen. Der Einsatz begann im Dezember 2008, nachdem immer mehr

| Teilnahme ATALANTA 2015 |                     |
|-------------------------|---------------------|
| Einheit                 | Zeitraum            |
| FGS LÜBECK              | 06.10.14 - 11.02.15 |
| FGS BAYERN              | 08.02.15 - 17.06.15 |
| P3C ORION               | 31.03.15 - 01.07.15 |
| FGS BERLIN              | 11.04.15 - 26.04.15 |
| FGS HESSEN              | 11.04.15 - 26.04.15 |
| FGS ERFURT              | 15.08.15 - 21.03.16 |
| P3C ORION               | 10.09.15 - 09.12.15 |

Schiffe am Horn von Afrika in die Hand von Piraten fielen. Das Mandat der Europäischen Union und des Bundestages basieren auf der Resolution 1816, die der UN-Sicherheitsrat am 2. Juni 2008 beschlossen hatte. Es war der erste Beschluss dieses Gremiums, der die seefahrenden Nationen dazu aufruft, Piraterie zu bekämpfen - und der von Somalia unterstützt wird. Er ermächtigt alle Staaten, die mit der

Bordhubschrauber der Fregatte Bayern im Anflug auf das Flugdeck.



Fregatte Bayern eskortiert WFP Schiff  
„MV Eleni K“ am Horn von Afrika.



somalischen Regierung kooperieren, dazu, auf bzw. im Hoheitsgebiet des Landes Maßnahmen gegen Piraterie zu ergreifen, also auch in den Hoheitsgewässern. Der Bundestag beschloss am 19. Dezember 2008 erstmals die deutsche Beteiligung an der Operation ATALANTA. Bis zum Jahresende 2015 stellte die Deutsche Marine ununterbrochen mindestens ein Schiff bzw. ein Seefernaufklärungsflugzeug in dem Verband und zwei Mal einen Flaggoffizier als Verbandsführer.

Die reinen Fakten aus dem Einsatzgebiet sind Zeugnis der Wirksamkeit des Einsatzes vor der somalischen Küste und im Indischen Ozean. Während 2011 noch 176 Angriffe auf Schiffe

am Horn von Afrika und 25 Entführungen verzeichnet wurden, stellt der jüngste Bericht „Piracy and armed robbery against ships“ der Internationalen Handelskammer für 2015 keinen einzigen Angriff vor Somalia mehr fest. Seit Dezember 2008 wurden 581 Angriffe durch Piraten im Operationsgebiet registriert, davon konnten 435 abgewehrt werden. Jede verhinderte Schiffsentführung blockiert die Refinanzierung der Piraten und ihres „Geschäftsmodells“. Die ausbleibenden Lösegeldeinnahmen können nicht in Waffen und Ausrüstung investiert werden. Eine wohlthätige Verteilung des Lösegelds auf die Bevölkerung hat für Piraten noch nie eine Rolle gespielt, einzig stieg dadurch der Wohlstand einer kriminellen Elite.

# Maritime Sicherheit



Ein Scharfschütze an Bord Fregatte Bayern überwacht einen Friendly Approach.



© Copyright Bundeswehr

Neben dem Schutz durch Kriegsschiffe und der weiträumigen Überwachung des 3,7 Mio. km<sup>2</sup> großen Einsatzgebietes durch Seefernaufklärungsflugzeuge haben auch der Einsatz staatlich zertifizierter Sicherheitsteams sowie Schutzmaßnahmen an Bord von Handelsschiffen dafür gesorgt, dass die Piraterie zurückgedrängt werden konnte. Die Handlungsempfehlungen an die Schifffahrt in den „Best Management Practices for Protection against Somalia based Piracy“ wurden u.a. von Reederverbänden, Seefahrts- und Handelsorganisationen erarbeitet und unter Beteiligung der Mission ATALANTA veröffentlicht. Auch die Einrichtung des „Maritime Security Centre Horn of Africa“ (MSCHOA) beim ATALANTA-Hauptquartier in Northwood (Großbritannien) hat sich etabliert. Es fungiert als Schifffahrtleitstelle, bei der sich Handelsschiffe im Risiko-Gebiet anmelden können. Marinesoldaten und Seeleute aus der Handelsschifffahrt besetzen die Zentrale im 24-Stunden-Service, geben Hinweise auf Gefahrengebiete oder Piraterievorfälle.

Vor dem Hintergrund der zurückgegangenen Piraterie vor Somalia hat eine aus Organisationen der Schifffahrts- und Ölindustrie bestehende Gruppe am 1. Dezember 2015 die Verkleinerung der „High Risk Area“ im Indischen Ozean bekannt gegeben. Die Europäische Union hat in 2015 auch auf Anregung der Bundesregierung eine umfassende strategische Überprüfung der Missionen der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik begonnen. Zum Jahresende 2015 lag der Bericht des Europäischen Auswärtigen Dienstes dazu noch nicht vor. Eine der Fragestellungen hierin ist, ob die Anstrengungen gegen die Piraterie am Horn von Afrika im Lichte der zurückgegangenen Angriffe reduziert werden können. Nach wie vor könnte hier eine der größten Bedrohungen der internationalen Schifffahrtsrouten liegen. Durch das Seegebiet am Horn von Afrika führt der wichtigste Handelsweg zwischen Europa, der Arabischen Halbinsel und Asien. Ihn sicher und offen zu halten, ist nicht nur eine wichtige Aufgabe der internationalen Sicherheitspolitik, sondern liegt im deutschen Interesse.



Zuletzt wurde das EU-Mandat bis zum Dezember 2016 verlängert und inhaltlich angepasst. Die Unterstützung der Ausbildungsmission EUTM Somalia (European Union Training Mission Somalia) sowie der Ausbildungs- und Beratungsmission EUCAP Nestor (European Union Mission on Regional Maritime Capacity Building in the Horn of Africa) wurden als sekundäre Aufgabe des Verbandes aufgenommen und damit die Integration der Operation in den Strategischen Rahmen der EU am Horn von Afrika unterstrichen. Zusätzlich kann ATALANTA Informationen über Piraterieverdächtige an EUROPOL weiterleiten, um die Zusammenarbeit mit Strafverfolgungsbehörden auszubauen. Am 21. Mai 2015 hatte der Deutsche Bundestag mit großer Mehrheit eine weitere Beteiligung der Marine am ATALANTA-Einsatz beschlossen. Das Mandat ist befristet bis zum 31. Mai 2016 und erlaubt den Einsatz von bis zu 950 Soldaten.

Die Piraterie hat ihre Ursachen in den politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen am Horn von Afrika. Durch Bürgerkrieg und fehlende staatliche Strukturen ist Somalia Ausgangsbasis und Rekrutierungsgebiet für Kriminelle. Die nachhaltige Lösung liegt in einer Stabilisierung der Verhältnisse an Land. Deshalb ist die EU dort nicht nur mit den Schiffen der Operation ATALANTA

engagiert, sondern auch in den Einsätzen EUTM SOMALIA (European Union Training Mission Somalia) und EUCAP NESTOR (European Union Mission on Regional Maritime Capacity Building in the Horn of Africa). Gemeinsam sind die Missionen im Strategischen Rahmen der EU für das Horn von Afrika erfasst. In der militärischen Ausbildungsmission EUTM SOMALIA werden Soldaten der Somalia National Army ausgebildet und das Verteidigungsministerium sowie der Generalstab beim Aufbau von Sicherheitsstrukturen beraten. Die Ausbildungs- und Beratungsmission EUCAP NESTOR ist eine zivil geführte Mission, die 2015 aus Dschibuti nach Mogadischu verlegt wurde, wo sie den Weg für einen selbstständigen Küstenschutz bereiten soll, damit Somalia seine Gewässer eigenverantwortlich kontrollieren und staatlichen Ordnungsanspruch durchsetzen kann. Deutschland beteiligte sich 2015 auch an diesen Einsätzen.

Im Jahr 2015 waren drei deutsche Fregatten, ein Einsatzgruppenversorger, zwei Seefernaufklärungsflugzeuge und erstmals eine Korvette im ATALANTA-Verband. Neben den Schiffen in der EU-geführten Operation und den US-geführten Combined Maritime Forces engagieren sich weitere Staaten in der Pirateriebekämpfung am Horn von Afrika.

Eine P3C ORION auf dem Flugfeld in Djibouti.





## Operation Active Endeavour - OAE

Die Operation Active Endeavour war in 2015 nach wie vor die einzige Artikel-5-Operation der Nato („Bündnisfall“) zur maritimen Terrorismusabwehr im Mittelmeer. Seit Beginn im Oktober 2001 hat sie zum Ziel, Solidarität und Entschlossenheit der Nato-Mitgliedsstaaten zu demonstrieren und zur Abschreckung terroristischer Aktivitäten im Mittelmeer beizutragen. Die deutschen Soldaten handeln bei der Beteiligung an OAE in Wahrnehmung des Rechts zur kollektiven Selbstverteidigung im Sinne des Artikels 24 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Die akute terroristische Bedrohung wird heute im Mittelmeer als abstrakt eingeschätzt, weshalb sich die Operation zuletzt darauf beschränkte, den Seeraum im Mittelmeer zu überwachen und ein Lagebild des Schiffsverkehrs aufzubauen. Die Präsenz der eingesetzten Schiffe und Luftfahrzeuge wirkt als präventiver Ordnungsfaktor und verbessert die maritime Sicherheit im Mittelmeerraum. Außerdem kommt der Operation als Kooperationsplattform und Konsultationsforum mit den Mittelmeer-Anrainerstaaten eine vertrauensbildende Frühwarnfunktion zu.

Die von den Schiffen und Flugzeugen bei der Seeraumüberwachung erfassten Daten sind Grundlage für präventive Maßnahmen gegen Terrorismus und werden auch für andere Marineeinsätze im Mittelmeerraum genutzt. Für die Dauer ihres Transits beteiligen sich Schiffe und Boote der Deutschen Marine an der Operation Active Endeavour, wenn sie zum Beispiel in ein anderes Einsatzgebiet verlegen oder in einen der Ständigen Nato-Marineverbände abgestellt sind.

Der Deutsche Bundestag hat das Mandat zur Beteiligung deutscher Streitkräfte an der Operation OAE am 17. Dezember 2015 bis zum 15. Juli 2016 verlängert. Es sieht eine Obergrenze von 500 Soldaten vor. Die Bundesregierung setzt sich seit 2012 im Bündnis dafür ein, das Einsatzprofil von OAE weiterzuentwickeln und den Einsatz von Artikel 5 des Nordatlantikvertrags zu entkoppeln.

## United Nations Interim Force in Lebanon – UNIFIL

UNIFIL ist einer der ältesten friedenserhaltenden Einsätze der Vereinten Nationen, gegründet im März 1978 infolge der Operation „Litani“ der Israelischen Streitkräfte. UN-Blauhelmsoldaten überwachen seitdem an Land die Einhaltung des Waffenstillstandes entlang der 121 Kilometer langen „Blue Line“ zwischen Israel und Libanon. Im Jahr 2006 erfuhr das Mandat eine Erweiterung. Die Deutsche Marine nimmt seitdem im Marineeinsatzverband und mit Personal im Libanon an dieser Blauhelmission teil und konnte wesentlich zu einer Stabilisierung der Region beitragen.

Nach der Entführung zweier Soldaten und dem Beschuss israelischen Territoriums marschierten im Zweiten Libanonkrieg (auch „33-Tage-Krieg“) im Sommer 2006 israelische Truppen in den Libanon ein, es kommt zu Luftangriffen auf Ziele im gesamten Libanon. Israelische Schiffe errichteten eine Seeblockade, da Israel dem Libanon vorwarf, dass die Hisbollah auf dem Seeweg mit Waffen versorgt werde und der libanesische Staat dagegen nichts unternehme. Nach dem Waffenstillstand im August 2006 ersuchte der libanesische Premierminister die Vereinten Nationen um Hilfe. Der Sicherheitsrat legitimierte mit der Resolution 1701 (2006) den Einsatz einer „Maritime Task Force“ und ermächtigte die UN-Schiffe, die Seewege vor dem Libanon zu überwachen und Waffenschmuggel von See zu unterbinden. Das Mandat schloß die Anwendung militärischer Gewalt ein, die Einsatzregeln wurden robust gestaltet.

Mit dem Einsatz des Marineverbandes griffen die Vereinten Nationen zum ersten Mal in ihrer Geschichte auf Seestreitkräfte zurück. Zur Premiere standen die Schiffe damals unter dem Kommando eines deutschen Admirals, des heutigen Vizeadmirals Andreas Krause, Inspekteur der Deutschen Marine. Die Blockade des Libanon durch israelische Kriegsschiffe endete mit Ankunft der UN-Einheiten, damit war ein erster wichtiger Schritt zur Deeskalation getan.



Soldaten des Mobile Protection Element an Bord der Korvetten vor dem Libanon. Im Hintergrund sind die Flaggen im UNIFIL HQ in Naqura zu sehen.





# Maritime Sicherheit



Heute liegt der Schwerpunkt deutschen Engagements in der Unterstützung der libanesischen Marine mit dem Ziel, dass der Libanon seine Seegrenzen selbst sichern kann, während 2006 noch die Seeraumüberwachung im Vordergrund stand. Unzählige libanesische Soldaten haben in den vergangenen Jahren an Ausbildungsmodulen teilgenommen, wodurch die Libanesische Marine ihre Fähigkeiten in der Seeraumüberwachung deutlich steigern konnte.

Das deutsche „Ausbildungskommando Libanon“ ist ein Alleinstellungsmerkmal Deutschlands im UNIFIL-Einsatz. Die Marinesoldaten haben zusammen mit libanesischen Offizieren Ausbildungsmodule konzipiert wie etwa in Navigation, Seemannschaft und Taktik. Ein Großteil der Ausbildung findet an der Marineschule in Jounieh statt, wo sich libanesische Marinesoldaten auf ihre praktischen Aufgaben an Bord vorbereiten. Ausbildungsoffiziere

begleiten libanesische Besatzungen auf See und bilden sie in praktischen Übungen weiter. Ihre Boote nehmen regelmäßig an Übungen und Operationen des UN-Marineverbandes teil. Die Deutsche Marine bildet in jedem Kadettenjahrgang zwei libanesische Offizieranwärter an der Marineschule Mürwik in Flensburg aus und bereitet sie auf Führungsaufgaben in der Libanesischen Marine vor. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen würdigte in seinem letzten Fortschrittsbericht vom Juni 2015 ausdrücklich die internationale Ausbildungsunterstützung.

Nach wie vor entsendet die Deutsche Marine Schiffe und Boote in den Marineverband, indem sie mit Schiffen aus Bangladesch, Brasilien, Griechenland, Indonesien und der Türkei zusammenarbeiten. Durch die Kooperation des Verbandes mit der Küstenradarorganisation der Libanesischen Marine bleibt kein Schiff unentdeckt,

## Teilnahme UNIFIL 2015

| Einheit          | Zeitraum            |
|------------------|---------------------|
| FGS BRAUNSCHWEIG | 28.09.14 - 01.02.15 |
| FGS ERFURT       | 01.02.15 - 27.07.15 |
| FGS HYÄNE        | 27.07.15 - 30.03.16 |



Schnellboot Hyäne vor dem UNIFIL HQ in Naqura.

Schild am Quay of Lebanese-German Partnership in der Beirut Naval Base.



das libanesische Gewässer ansteuert. Die Überwachung des Seegebietes und die Überprüfung durch libanesische Behörden wirken für potenzielle Waffenschmuggler abschreckend. Seit Beginn der Operation wurden mehr als 70.000 Schiffe überprüft und rund 7.000 davon zur Inspektion durch libanesische Behörden in die Häfen Beirut, Sidon und Tripoli geleitet. Dem UN-Verband ist es gelungen, eine engmaschige Kontrolle im Seegebiet vor dem Libanon zu etablieren, um Waffenschmuggel über See zu unterbinden und zur Stabilität der Region beizutragen.

Neben der Ausbildung und der Teilnahme im UN-Marineverband unterstützte Deutschland den Libanon mit einer Reihe bilateral abgestimmter Ausrüstungshilfen. So erhielt das Land eine Kette aus Radarstationen und einer Kontrollzentrale, die bis 2013 entlang der Küste errichtet und deren Bediener ebenfalls von deutschen Marinesoldaten ausgebildet wurden. Damit steht dem Libanon ein lückenloses Lagebild der eigenen Küstengewässer zur Verfügung. Zwei Polizeiboote und ein Sicherungsboot der Bundeswehr ergänzen die seegehenden Einheiten der Libanesischen Marine, hinzu kamen eine Ausbildungswerkstatt für Maschinisten, Elektronikwerkstätten zur Wartung der Küstenradarstationen und ein Schifffahrtssimulator.

Insgesamt beteiligt sich die Bundeswehr heute mit dem Ausbildungskommando in Beirut, mit einer Korvette im Marineverband, mit Personal im UNIFIL-Hauptquartier in Naqoura und einer Unterstützungsgruppe auf Zypern an diesem Blauhelmeinsatz. Es sind durchschnittlich 150 Soldaten im Einsatz, die Mandatsobergrenze liegt bei 300. Das UNIFIL-Mandat des Deutschen Bundestags gilt bis zum 30. Juni 2017.



Die Operationszentrale (kurz: OPZ) der Korvette Erfurt während der OnTask-Phase im Einsatzgebiet.



Korvette Erfurt in See im Einsatzgebiet vor dem Libanon.



## Humanitäre Aufgabe

### Seenotrettung Mittelmeer

In der Nacht vom 18. auf den 19. April 2015 sank vor der italienischen Mittelmeerinsel Lampedusa ein mit Hunderten Menschen besetztes Boot auf dem Weg von Libyen nach Italien. Die Migration auf dem Seeweg von Afrika nach Europa rückte anlässlich dieses traurigen Ereignisses in den Fokus der allgemeinen Medienberichterstattung. Am 23. April trafen sich die EU-Staats- und Regierungschefs zu einem Europäischen Rat in Brüssel. Sie beschlossen, gegen Schleuser vorzugehen, die das Leben von Menschen mutwillig aufs Spiel setzen und mit dem Risiko dieser Menschen ein Geschäft machen. Schon auf diesem Gipfeltreffen wurde die Hohe Vertreterin der EU für Außen- und Sicherheitspolitik beauftragt, eine GSVP-Mission vorzubereiten, die Ende Juni 2015 eingerichtet sein wird. Außerdem beschlossen die Vertreter der Mitgliedsstaaten, die Zusammenarbeit mit Herkunfts- und Transitstaaten auszubauen, um gegen illegale Migration vorzugehen, Flüchtlinge aus Konfliktregionen zu schützen und die europäische Präsenz.

Die Bundesregierung bot die Beteiligung zweier deutscher Schiffe an. Der Einsatz- und Ausbildungsverband der Marine – darin auch die Fregatte „Hessen“ und der Einsatzgruppenversorger „Berlin“ - stand schon seit Januar 2015 in See. Er dient nicht nur dem Praktikum von Kadetten an Bord grauer Schiffe, sondern ist zugleich die operative Einsatzreserve der Marine und damit der Nukleus einer deutschen Beteiligung an internationalen maritimen Einsatzgruppen. Zum Zeitpunkt des Gipfeltreffens unterstanden sie noch gemeinsam mit der Fregatte „Bayern“ dem Befehlshaber des ATALANTA-Verbandes am Horn von Afrika. Der neue Auftrag der Bundesregierung bedeutete für die Fregatte „Hessen“ und den Einsatzgruppenversorger „Berlin“, den Suez-Kanal zu passieren und ins Mittelmeer zu verlegen. Am 26. April passierten sie die Grenze des ATALANTA-Einsatzgebiets in Richtung Rotes Meer und nahmen Kurs nach Norden.

Der Auftrag der Seenotrettung ist nicht hoheitlich und ergibt sich aus völkerrechtlichen Normen: aus dem Seerechtsübereinkommen,







Humanitäre Hilfe beginnt schon bei der Aufmerksamkeit. Hier zu sehen bei einer Ärztin auf dem Tender Werra mit einem Kind im Arm oder einem Militärpolizisten der mit einer Decke und Essen aushilft.



dem Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See und dem Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See. Auftrag der Schiffe war es, das Seegebiet zwischen Italien und Libyen zu überwachen und in Seenotfällen Hilfe zu leisten.

Rettungen in dem Gebiet, das in etwa so groß ist wie Deutschland, werden von der italienischen Seenotleitstelle (Maritime Rescue Coordination Centre, MRCC) koordiniert.

Neun Tage, nachdem sie das Einsatzgebiet ATALANTA verlassen hatten, liefen die „Hessen“ und die „Berlin“ aus dem Hafen Souda Bay auf Kreta aus. Die Kriegsschiffe mit Kampfauftrag waren nun ausgestattet mit Baustellentoiletten, Schutzanzügen und Babynahrung. Zusätzlich waren Sprachmittler, Militärpolizisten und medizinisches Personal an Bord gegangen. Am 7. Mai trafen sie im

Einsatzgebiet vor der libyschen Küste ein. Dieser Tag markiert den Beginn der deutschen Seenotrettung Mittelmeer. Nur einen Tag nach Eintreffen im Operationsgebiet nahmen die beiden Besatzungen 419 Menschen aus einem Holz- und zwei Schlauchbooten auf. Bis Ende Juni 2015 haben die Fregatten „Hessen“ und „Schleswig-Holstein“, der Einsatzgruppenversorger „Berlin“ und der Tender „Werra“ 5.673 Menschen aus Seenot gerettet, darunter 1.010 Frauen und 409 Kinder. Ende Juni 2015 wurden die Schiffe der Seenotrettung Mittelmeer dem europäischen Marineverband EUNAVFOR MED unterstellt.

# Maritime Sicherheit



Das Retten von Flüchtlingen erfordert viel Erfahrung im Umgang mit Menschen, um Paniken und auch Sprachbarrieren nicht zum Problem werden zu lassen.



## Bekämpfung von Schleusern

### EU NAVAL FORCE MEDITERRANEAN Operation SOPHIA

Als die EU-Staats- und Regierungschefs im April 2015 beschlossen, gegen Schleuser vorzugehen, beauftragten sie die Hohe Vertreterin der EU für Außen- und Sicherheitspolitik, eine europäische Mission vorzubereiten, um gegen Schleusernetzwerke vorzugehen. Die EU-Außen und Verteidigungsminister richteten auf einem Treffen am 18. Mai 2015 die EUNAVFOR MED ein – die European Union Naval Force Mediterranean. Ziel des Einsatzes ist es, einen Beitrag zum Vorgehen gegen Schleuser und Schlepper zu leisten, die mit ihrem Geschäft Tausende Menschen in Lebensgefahr bringen.

Seit Frühjahr 2015 liegt die mediale Aufmerksamkeit vor dem Hintergrund der allgegenwärtigen Berichterstattung über Flucht und Migration auch auf der Zentralen Mittelmeerroute. Das führt zuweilen zu dem Eindruck, dass insbesondere durch den Einsatz SOPHIA die Migration über diese Route befeuert worden wäre. Das ist nicht der Fall. Gestiegen sind zwar die Aufmerksamkeit und damit die Präsenz

### Teilnahme EUNAVFORMED 2015

| Einheit                | Zeitraum            |
|------------------------|---------------------|
| FGS SCHLESWIG-HOLSTEIN | 30.06.15 - 01.11.15 |
| FGS WERRA              | 30.06.15 - 18.10.15 |
| FGS BERLIN             | 12.10.15 - 26.01.16 |
| FGS AUGSBURG           | 26.11.15 - 03.12.15 |
| FGS WEILHEIM           | 03.12.15 - 22.01.16 |

dieses Themas in den Medien, gesunken aber sind die Zahlen derjenigen, die auf diesem Wege versuchen, Europa zu erreichen. Die Internationale Organisation für Migration (IOM) geht davon aus, dass 2015 154.000 Menschen über das Zentrale Mittelmeer nach Italien gelangt sind (10 % weniger als 2014).



Libyen besitzt eine 1.700 km lange Küstenlinie. Darüberhinaus verläuft die Grenze zu den sechs benachbarten Ländern überwiegend in unwegsamem, kaum kontrollierbarem Gelände. Mehr als 1.000 verschiedene Milizen, Clans und Stämme kämpfen hier um Einfluss und Macht, Waffen sind mehr oder weniger frei verfügbar und weite Teile des Landes sind dem staatlichen Ordnungsanspruch entzogen. Zum Ende des Jahres 2015 hatte Libyen zwei Parlamente und drei Regierungen. Diese Voraussetzungen schaffen ein optimales Arbeitsumfeld für Schleuser.

Die Schleusung von Migranten war schon zu Zeiten des libyschen „Revolutionsführers“ Gaddafi ein einträgliches Geschäft. Es vollzieht sich auf den jahrhundertlang etablierten Wegen durch die Wüste, die die früheren Oasen und heutigen Städte miteinander verbinden. Die Infrastruktur in Libyen findet sich im Wesentlichen an der

Küste. Hier stehen die Städte, verlaufen die Straßen und Verbindungswege, finden sich die Ölterminals, die der libyschen Staatskasse früher ihre Einnahmen beschert haben.

Schleuser unterscheiden sich wesentlich von Piraten am Horn von Afrika. Piraten sind aus einem Seefernaufklärungsflugzeug anhand von Ausrüstung und seinem Verhalten auf See erkennbar und führen große Kraftstoffvorräte, PS-starke Außenborder, schwere Waffen und Enterausrüstung mit. Das Mandat der Schiffe am Horn von Afrika erlaubt es, bereits hier gegen sie vorzugehen, noch bevor sie ein Schiff in ihre Gewalt gebracht haben und Lösegeld erpressen konnten. Ein Schleuser ist jemand mit einem Mobiltelefon, nicht erkennbar an Ausrüstung oder Verhalten und schon gar nicht aus einem Seefernaufklärungsflugzeug. Schleuser nutzen die Situation der Migranten rücksichtslos aus, befeuern das Märchen von der Überfahrt über „den großen Fluss“, wie sie das Mittelmeer nennen. Von der nordlibyschen



Finnischer Boardingsoldat auf einem Speedboot des Tenders Werra. Nach Auffassen von verdächtigen Kontakten werden Boardingsoldaten zur Untersuchung losgeschickt.



# Maritime Sicherheit



Küste aus sieht man nachts am Horizont den Schein der Gasfackeln auf den Sabratah- und Bouri-Ölfeldern. Das sei Italien, erzählen sie den Menschen, bevor sie sie zu Hunderten auf die Schlauch- und Holzboote zwingen. Tatsächlich sind es von den Ölfeldern noch etwa 200 Seemeilen bis zur Südspitze Siziliens.

Am 19. Juni 2015 hat das Politische und Sicherheitspolitische Komitee der EU den Operationsplan angenommen. Am 22. Juni 2015 beschlossen die EU-Außenminister den Beginn der EUNAVFOR MED. Einigkeit bestand darin, dass man den Ursachen der Migration über das Mittelmeer nicht mit einer Marineoperation allein, sondern nur mit einem umfassenden Ansatz begegnen kann. Der Auftrag der Schiffe und Luftfahrzeuge lautete in Phase 1 des Einsatzes, Vorgehen und Strukturen von Schleusernetzwerken aufzuklären. Die deutschen Schiffe „Schleswig-Holstein“ und „Werra“ wurden dem Verband am 30. Juni 2015 unterstellt.

Die Schiffe und Flugzeuge haben in dieser ersten Phase Erkenntnisse über das Vorgehen von Schleusernetzwerken zusammengetragen. Das betrifft nicht nur ihr Verhalten innerhalb und außerhalb fremder Hoheitsgewässer, sondern auch an Land. Die Informationen reichen bis zu Häusern, Orten, einzelnen Personen, deren Namen, Tarnnamen und Telefonnummern, ihrer Einbettung in lokale Strukturen und Vernetzung. Sämtliche Informationen, die der Verband gewinnt, werden auf Ebene des Hauptquartiers zusammengetragen und den Strafverfolgungsbehörden der Mitgliedsstaaten zur Verfügung gestellt. Strafverfolgung ist keine SOPHIA-Aufgabe, sondern eine von Polizei und Justiz. Im Frühjahr 2016 wurde EUROPOL das EMSC in Den Haag gegründet, das European Migrant Smuggling Centre, wo die Polizeibehörden der Mitgliedsländer seitdem einen zentralen Anlaufpunkt für Schleuserkriminalität haben.

Seit Beginn der Phase 2i am 7. Oktober 2015 können die Schiffe auf Hoher See außerdem Boote anhalten, durchsuchen, beschlagnahmen und umleiten, wenn der Verdacht besteht, dass sie für Menschenhandel oder Menschenschmuggel benutzt werden. Die SOPHIA-Schiffe sind nach dem Völkerrecht, dem Mandat und den Einsatzregeln („Rules of Engagement“) berechtigt, militärische Gewalt zur Durchsetzung ihres Auftrags einzusetzen.

Der Einsatz ist in mehreren Phasen angelegt. Im Operationsplan ist vorgesehen, dass die Befugnisse aus Phase 2i in der folgenden Phase 2ii von der Hohen See auf fremde Hoheitsgewässer ausgedehnt werden. Völkerrechtlich sind dafür ein Beschluss des UN-Sicherheitsrats oder die Zustimmung des betreffenden Landes nötig. Das gilt ebenso für die dritte Phase der Operation, in der ein Vorgehen auch an Land möglich wäre. Außer Frage steht auch bei der EUNAVFOR MED, dass die Schiffe Menschen in Seenot helfen, wie es die völkerrechtlichen Bestimmungen vorsehen.

Am 24. August 2015 kam an Bord der Fregatte „Schleswig-Holstein“ ein somalisches Mädchen zur Welt, das dem Einsatz seinen Namen gab. „Sophia“ ist das erste Kind, das auf einem Schiff der Bundeswehr zur Welt kam. Sie wurde auf Hoher See geboren, etwa 100 Kilometer östlich von Siracuse (Sizilien, Italien). Ihre Mutter gehörte zu den 453 Menschen, die tags zuvor aus mehreren Booten gerettet wurden. Das SOPHIA-Operationshauptquartier befindet sich in Rom (Italien), in See wird die Task Force seit Beginn von Bord eines italienischen Flugzeugträgers geführt. Zum Verband gehören fünf bis acht Schiffe, Bordhubschrauber und mehrere Seefernaufklärungsflugzeuge.

Der Deutsche Bundestag beschloss erstmals am 1. Oktober 2015, dass sich die Bundeswehr mit bis zu 950 Soldaten am aktiven Kampf gegen Schleuser im Mittelmeer beteiligt. Das derzeitige Mandat des Parlaments gilt bis zum 30. Juni 2017, das der Europäischen Union bis zum 27. Juli 2017. Der UN-Sicherheitsrat verabschiedete am 9. Oktober 2015 die Resolution 2240, die den Einsatz ebenfalls legitimiert.



Insgesamt beteiligen sich 24 europäische Nationen mit 1.400 Soldaten und Zivilpersonal an der Operation. 2015 waren deutsche Soldaten an Bord zweier Fregatten, eines Einsatzgruppenversorgers, eines Tenders und eines Minenjagdbootes, im Operations-Hauptquartier und an Bord des italienischen Flaggschiffs im Einsatz. Im Seegebiet befinden sich weitere Schiffe und Boote mit unterschiedlichem Auftrag. Es handelt sich dabei sowohl um Schiffe und Verbände, die national geführt werden, um Schiffe und Boote in der Operation „Triton“ der europäischen Grenzschutzagentur Frontex und von privaten Initiativen und Nichtregierungsorganisationen.



EGV Berlin beim RAS-Manöver (Replenishment At Sea) mit dem ITA Träger Cavour.

# Maritime Sicherheit



## COUNTER DAESH MARITIME

Die Fregatte „Augsburg“ lief am 20. November 2015 aus Wilhelmshaven aus, um ab Ende November neben dem Einsatzgruppenversorger „Berlin“ an der Operation SOPHIA zur Bekämpfung von Schleuserkriminalität im Mittelmeer teilzunehmen. Als sie ihr Einsatzgebiet erreicht hatte, mandatierte der Deutsche Bundestag am 04. Dezember den Einsatz deutscher Streitkräfte zur Unterstützung des Kampfes gegen die Terrororganisation „IS“.

Die Terrororganisation (in Frankreich als „Daesh“ bezeichnet)\* hat nach der Eroberung eines zusammenhängenden Gebietes in Ostsyrien und im Nordirak im Juni 2014 mit der Verkündung eines „Kalifats“ ein Staatsgründungsprojekt vorgenommen und beansprucht dezidiert Territorium für sich. Mit den Anschlägen in Tunesien, in der Türkei, im Libanon und schließlich am 13. November 2015 in Paris griff sie die freiheitliche Werteordnung Europas an. Sie stellt mit ihrer Gewaltideologie, ihren Anschlägen und Angriffen eine Bedrohung des Friedens und der internationalen Sicherheit dar.

Ziel der militärischen Operation im Kampf gegen Daesh ist, ihre Rückzugsräume zu zerstören, ihr die Möglichkeit zu nehmen, weltweit Terroroperationen führen zu können und ihren Nimbus der Unbesiegbarkeit zu brechen. Der Kampf wird von einer breiten internationalen Koalition getragen, die sich 2014 gebildet hat und der auch Deutschland angehört. Ende des Jahres 2015 umfasste sie 64 Staaten und verfolgt eine umfassende Strategie mit den Handlungslinien Militär, Unterbrechung der Finanzströme, Unterbrechung des Zustroms von „foreign fighters“ und Stabilisierung. Die militärischen Operationen sind unter dem Namen „Operation Inherent Resolve“ bekannt, unter dem auch die Beiträge der Bundeswehr zusammengefasst sind. Dabei handelt es sich um den Einsatz von Aufklärungs-Tornados und Tankflugzeugen, die Bereitstellung von Daten aus dem radargestützten Satellitenaufklärungssystem SAR-Lupe, die Ausbildung von Streitkräften der kurdischen Autonomieregierung Nordirak („Peschmerga“) und Waffenlieferungen.

Fregatte Augsburg und der französische Flugzeugträger Charles de Gaulle im Persischen Golf.



\* Daesh ist ein arabisches Akronym für (verlautschrieben) „Al-Da'ula al-Islamiya fil-Irak wal-Scham“, wobei es im Arabischen die Vokale „e“ und „i“ nicht in der bei uns bekannten Form gibt. Wörtlich übersetzt bedeutet es „Der Islamische Staat im Irak und in der Levante“. Mit „Levante“ ist in diesem Zusammenhang das historische Syrien gemeint, das in etwa dem heutigen Stawwatsgebiet Syriens, des Libanon, Israels, der Palästinensergebiete und Jordaniens entspricht. Im Französischen klingt das Wort „dèche“ in der Aussprache ähnlich, es bedeutet so viel wie „Pleite“.



**Teilnahme COUNTER DAESH 2015**

| Einheit      | Zeitraum            |
|--------------|---------------------|
| FGS AUGSBURG | 06.12.15 - 12.03.16 |

Nach den Angriffen auf Paris am 13. November 2015 hat sich mit Frankreich erstmals ein EU-Mitgliedstaat auf die in Art. 42 Abs. 7 des Vertrages über die Europäische Union verankerte Beistandsklausel berufen. Auf dem Treffen des Rates der EU für Außenbeziehungen im Format der EU-Verteidigungsminister in Brüssel am 17. November 2015 haben alle Mitgliedstaaten einhellig den Antrag nach Art. 42 Absatz 7 EU-Vertrag unterstützt und Frankreich ihre Solidarität und ihren Beistand zugesichert.

Die Bundesregierung entschied, eine Fregatte zum Schutz des 260 Meter langen französischen Flugzeugträgers „Charles de Gaulle“ zu entsenden, von dem aus Kampfflugzeuge Stellungen des „IS“ in Syrien aufklären und bekämpfen sollten. So wurde die „Augsburg“ am 6. Dezember aus der Operation SOPHIA herausgelöst, um als Uboot-Jagd-Fregatte gemeinsam mit weiteren Schiffen den Begleitschutz für den französischen Flugzeugträger zu bilden. Zwei Tage nach Mandatierung stand das Schiff für einen Kampfauftrag bereit, war in kürzester

Zeit mit Bordhubschraubern ausgerüstet worden und „combat ready“. Die Schiffe im Verband schützten den Träger gegen Bedrohungen aus allen Dimensionen nach dem Prinzip „nothing comes close“ und gaben ihm die Bewegungs- und Operationsfreiheit, um seine Kampfflugzeuge gegen Stellungen von Daesh zum Einsatz bringen zu können.

Am 06. Dezember 2015 stieß die deutsche Fregatte im südöstlichen Mittelmeer zum Verband und passierte den Suez-Kanal mit dem Ziel Persischer Golf. Von hier aus operierte die Task Force vom 19. Dezember 2015 bis zum 22. Februar 2016. Insgesamt 3.200 Soldaten waren auf dem Flugzeugträger, französischen, belgischen, britischen, US-amerikanischen Schiffen und der deutschen Fregatte im Einsatz. Im Rahmen der „Mission Arromanches 2“ (französischer Name für die Operation des Trägerverbands) flogen französische Aufklärungsflugzeuge 23 Missionen über Irak und Syrien und bei insgesamt 370 „Sorties“ (Flügen ins Einsatzgebiet) konnten die Super-Étendard- und Rafale-Kampfflugzeuge 80 Luftschläge gegen Stellungen der Terrororganisation „IS“ ausführen. Die Soldaten der „Augsburg“ wurden kurz vor Entlassung aus dem Verband vom französischen Befehlshaber mit der französischen Einsatzmedaille für den Mittleren Osten ausgezeichnet – der „Medaille d’Outre-Mer - Moyen-Orient“.

Der Deutsche Bundestag beschloss am 04. Dezember 2015, dass sich die Bundeswehr mit bis zu 1.200 Soldaten am Kampf gegen „IS“ beteiligt. Weitere Rechtsgrundlagen sind die Resolutionen 2170 (2014) und folgende des UN-Sicherheitsrats, Art. 51 der Satzung der Vereinten Nationen sowie Art. 42 Abs. 7 des Vertrages über die Europäische Union.

Der französische Verbandsbefehlshaber zeichnet einen Soldaten der Fregatte Augsburg mit der Einsatzmedaille der Französischen Streitkräfte für den Mittleren Osten aus.



© Copyright Bundeswehr

# Anhang

# Anhang

## Begriffsbestimmungen / Definitionen

### Deutsche Handelsflotte

Seeschiff ist der übergeordnete Begriff für

- Handelsschiffe (Fahrgastschiffe, Ro/Ro-Schiffe einschl. Fährschiffe, Trockenfrachter und Mehrzweckschiffe, Tankschiffe sowie Güter/Personen befördernde Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge)
- Fischereifahrzeuge
- Spezialfahrzeuge (z.B. Eisbrecher, Forschungs-, Lotsen-, Rettungs-, Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge)
- Leichter, Schuten und schwimmende Geräte (z.B. Pontons, Bagger, Docks)
- Sportfahrzeuge.

„Kaufahrteischiff“ bezeichnet ein Seeschiff, das zu gewerblichen Zwecken betrieben wird. Zur Deutschen Handelsflotte werden im engeren Sinne alle deutschen Handelsschiffe über 100 BRZ gezählt, die in deutsche Seeschiffregister eingetragen sind und die deutsche Flagge führen.

Daneben gibt es weitere Handelsschiffe, die zwar statistisch nicht zur deutschen Handelsflotte gezählt werden, aber aufgrund der Eigentumsverhältnisse faktisch dazugehören. Es handelt sich um Schiffe im Besitz deutscher Reeder, die aber unter ausländischer Flagge eingesetzt werden, wie

- Handelsschiffe unter deutschem Management, die in deutschen Seeschiffregister eingetragen sind und nach §7 Flaggenrechtsgesetz befristet eine ausländische Flagge führen (Bareboat-Charter).
- Handelsschiffe unter deutschem Management, die in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen sind und eine ausländische Flagge führen.

### Erläuterungen zur Bruttoreaumzahl (BRZ)

1994 trat, nach 12-jähriger Übergangszeit, das bereits 1969 vereinbarte Internationale Schiffsvermessungsübereinkommen in Kraft, das mit der neugeschaffenen Bruttoreaumzahl (BRZ) die Bruttoregistertonne (BRT) ablöste. BRZ ist eine dimensionslose Zahl, die sich aus der Umrechnung der Vermessung um den Faktor K ergibt.

Die alte Registertonne BRT wurde in England bereits 1854 eingeführt (1 Registertonne = 100 Kubikfuß = 2,831 m<sup>3</sup>); die sogenannten „Britischen Regeln“ hatten weltweit Geltung. Die Größe des Schiffes war der Bruttoreaumgehalt (englisch: gross register tonnage = grt), aus dem sich die in Registertonnen ausgedrückte Bruttotonnage (BRT) entwickelte. Die Größe des „verdienenden Raumes“ eines Schiffes war der Nettoreaumgehalt, die spätere Nettotonnage (englisch: net register tonnage = nrt), errechnet sich durch Abzug bestimmter Räume bzw. bestimmter Prozentsätze vom Bruttoreaumgehalt. Die vor 1982 gültige Schiffsvermessung nach den Regeln des Internationalen Übereinkommens von Oslo (1948), war eine Innenraumvermessung. Das heißt: Der Schiffsrumpf wurde auf Innenkante Spant und Oberkante Doppelboden bzw. Bodenwrangen, die Aufbauten und Deckshäuser auf Innenverkleidung gemessen. Zudem konnten Maschinenschächte, Bootsmannsstores usw. vom Vermessungsergebnis ausgenommen werden. Der in Kubikmeter ermittelte Raumgehalt wurde zu Registertonnen (RT) umgerechnet, 1 RT = 100 Kubikfuß = 2,831 m<sup>3</sup>.

Nach den jetzt geltenden Regeln des Londoner Übereinkommens von 1969 wird der Gesamtinhalt aller geschlossenen Schiffsräume vom Kiel bis zum Schornstein erfasst; dabei wird bis zur Außenhaut bzw. zu den Außenwänden (auf die sog. Mallkante) gemessen. Anhand einer Reihe von Beispielschiffen war ein Umrechnungsfaktor gefunden worden, mit dem der gesamte umbaute Raum (in m<sup>3</sup>) zu multiplizieren ist. In Abhängigkeit von Größe, Typ und Art der Vermessung eines jeden Schiffes schwankt der Umrechnungsfaktor zwischen 1,1 und 4 oder mehr. Einen mathematischen Umrechnungsfaktor BRT-BRZ, der für alle Schiffe gleichermaßen gilt, gibt es deshalb nicht.

Das Ergebnis wird in BRZ, Bruttoreaumgehalt eines Schiffes oder gross tonnage (gt), angegeben und nach der Formel berechnet:  
BRZ (gt) = k1 x v (dimensionslos).



## Erläuterungen zur Compensated Gross Tonnage (CGT)

„Compensated Gross Tonnage“ (CGT) ist ein Begriff aus der Schiffbau-Statistik. Er kann im Deutschen etwa mit „vergleichbare Tonnagewerte“ bezeichnet werden und ist als (ein) Maß für einen Leistungsvergleich in der Schiffbauindustrie unerlässlich. Bisher war es üblich, die Produktion nach BRT, einem Raummaß (2,83m<sup>3</sup>) das den umbauten Raum des Schiffes beschreibt oder nach „tdw“, einem Gewicht, das die Gesamtzuladung oder Tragfähigkeit eines Schiffes in Longtons (1.016 kg) kennzeichnet, anzugeben.

Beides sind zwar für die Schifffahrt und den Schiffbau wichtige Maße, sie kennzeichnen jedoch nicht, die von der Werft erbrachte Leistung. Ein Containerschiff ist pro BRT etwa viermal so teuer, wie ein Großtanker. Ein kleiner Küstentanker kostet pro BRT etwa das Fünffache eines Großtankers. Auch die Arbeitsstundenleistung pro BRT ist für verschiedene Schiffsgrößen und Schiffstypen stark unterschiedlich. Der Verband der Westeuropäischen Werftindustrie erarbeitete deshalb gemeinsam mit dem japanischen Schiffbauverband Koeffizienten, die eine Umrechnung der reinen BRT-Angaben zu einer aussagefähigeren Angabe der Schiffbauleistung ermöglichen und auch Faktoren, wie Materialwert oder Arbeitsstundenleistung berücksichtigen.

Gleichzeitig (1966) setzte die OECD eine Arbeitsgruppe, die sog. „Workingparty No.6“, ein, welche die Aufgabenstellung hatte, die nationalen Schiffbaupolitiken zu koordinieren und damit die Transparenz und den Informationsaustausch zu verbessern. Dies sollte z.B. durch laufende Sammlung und Austausch von Informationen über Auftragseingänge, Ablieferungen und Auftragsbestand der beteiligten Werften geschehen. Vergleichsmaßstab war dabei die Vermessung, zur Zeit der Gründung noch in BRT (grt), nach 1982 in BRZ (gt).

Da aber die Vermessung zweier zum Vergleich anstehender Schiffe noch nichts über den Bauaufwand und damit den Wert aussagt,

hat die besagte Arbeitsgruppe für die einzelnen Schiffstypen und –größen Koeffizienten vorgeschlagen, mit denen die BRZ multipliziert werden sollte, um diese zu einem wirklichen Wertevergleich heranziehen zu können. So entstand die Größe compensated gross ton:

$cgt = coe \times gt$ , bzw. bis 1982,  $cgrt = coe \times grt$ . Dieser Vergleichswert, der als CGT oder im Deutschen als gewichtete BRT (G-BRT) bezeichnet wird, stellt also eine Vergleichsgröße vom Wert des Materials und der Arbeit pro Tonne, bei einem speziellen Schiff in einer Einheitsgröße dar. Diese Einheitsgröße erhält den Koeffizienten 1.

Er gilt für ein Frachtschiff von 5.000 tdw und mehr. Für Großtanker liegt der Vergleichswert niedriger, für Spezialschiffe wie Gastanker, Containerschiffe, Zementtransporter, Fähren und Passagierschiffe entsprechend höher. Auch kleinere Frachtschiffe würden größere Vergleichswerte erhalten. CGT soll keinen Vergleich der Umsätze und vor allem keinen Vergleich der Gewinne ermöglichen, sondern lediglich die schiffbautechnische Leistung realer darstellen.

Durch die Fortentwicklung der Schiffbautechnologie, Veränderungen der Schiffstypen und Bauvorschriften unterliegen die nach Schiffstyp und –größe differenzierten Faktoren in gewissen Zeitabständen der Revision. Über eine solche Änderung haben sich die Schiffbauverbände in Europa, den USA und Japan verständigt, nachdem insbesondere durch die Doppelhüllen-Bauweise für Tanker eine Korrektur der Faktoren erforderlich wurde. Hierzu hat, mit Stand vom 01.01.07, die OECD-Arbeitsgruppe „Schiffbau“ eine Anleitung für den Anwender, mit einer neuen Koeffizienten-Tabelle erarbeitet. Zur Berechnung der CGT gilt nunmehr folgende Formel :

$$cgt = A \times gtB$$

A ist dabei ein Faktor aus der unten angeführten Tabelle für den jeweiligen Schiffstyp, gt steht für die deklarierte BRZ (GT) des Schiffes und B ist der Faktor für die Schiffsgröße.

# Anhang

## Begriffsbestimmungen / Definitionen

### Internationales System für Maßeinheiten (SI-System)

Nach dem internationalen System für Maßeinheiten (SI-System) ist „Joule“ die international verbindliche Maßeinheit für Energie. Nach dem Gesetz über die Einheiten im Messwesen (vom 2.7.1969) gilt das SI-System seit dem 1.1.1978 verbindlich in Deutschland. Ältere Maßeinheiten dürfen nur noch ergänzend oder hilfswise verwendet werden. Dennoch werden die veralteten Maßeinheiten für Energie (Kilowattstunden, Steinkohleeinheiten, Rohöleinheiten, Kalorien) noch immer verwendet und erzwingen ständige Umrechnungen.

Da die Basiseinheit 1 Joule eine sehr geringe Energiemenge darstellt, müssten übliche Energieverbräuche in der Energiewirtschaft mit sehr viel Nullen ausgedrückt werden. In Technik und Wissenschaft werden deshalb Abkürzungen für Zehnerpotenzen verwendet, die dann eine handliche Kurzschreibweise ermöglichen:

| Schiffstyp                | A  | B    |
|---------------------------|----|------|
| Oil tankers (double hull) | 48 | 0.57 |
| Chemical tankers          | 84 | 0.55 |
| Bulk carriers             | 29 | 0.61 |
| Combined carriers         | 33 | 0.62 |
| General cargo ships       | 27 | 0.64 |
| Reefers                   | 27 | 0.68 |
| Full container            | 19 | 0.68 |
| RoRo Vessel               | 32 | 0.63 |
| Car carrier               | 15 | 0.70 |
| LPG carriers              | 62 | 0.57 |
| LNG carriers              | 32 | 0.68 |
| Ferries                   | 20 | 0.71 |
| Passenger ships           | 49 | 0.67 |
| Fishing vessels           | 24 | 0.71 |
| NCCV                      | 46 | 0.62 |

### Exajoule (EJ)

„Exa“ (E) ist die Abkürzung für 1 Trillion ( $10^{18}$ ). Die Energieeinheit Exajoule (EJ) ist die international verbindliche physikalische Maßeinheit für 1 Trillion Joule = 1 EJ. Mit der Maßeinheit Exajoule (EJ) werden große Energiemengen erfasst, wie z.B. beim Weltenergieverbrauch oder beim Energieverbrauch einzelner Länder.

- $10^3$  Tausend Kilo
- $10^6$  Millionen Mega
- $10^9$  Milliarden Giga
- $10^{12}$  Billionen Tera
- $10^{15}$  Billiarden Peta
- $10^{18}$  Trillionen Exa
- $10^{21}$  Trilliarden Zetta

### Petajoule (PJ)

„Peta“ (P) ist die Abkürzung für 1 Billiarde ( $10^{15}$ ). Die Energieeinheit Petajoule (PJ) ist die international verbindliche physikalische Maßeinheit für 1 Billiarde Joule = 1 PJ. Mit der Maßeinheit Petajoule (PJ) werden ebenfalls große Energiemengen erfasst, wie z.B. beim Weltenergieverbrauch oder beim Energieverbrauch einzelner Länder. So entsprechen 1 tSKE = 29,3076 GJ = 29,3076 x  $10^9$  J oder 1 PJ = 34.121 tSKE.

### Millionen Tonnen Steinkohleeinheiten

Ist eine veraltete Energieeinheit, die aber immer noch weithin verwendet wird. 1 SKE ist die Wärmeenergie, die in einem durchschnittlichen kg Steinkohle steckt = 7.000 kcal. Die Energieeinheiten werden mit dem Umrechnungsfaktor 1 Mio. tSKE = 0,0293076 EJ (oder 1 EJ = 34,121 Mio. tSKE) verglichen. Darüber hinaus werden in der Literatur und im Internet häufig noch Terawattstunden (TWh) für große Energiemengen verwendet. Die Energieeinheiten werden mit dem Umrechnungsfaktor 3,6 EJ = 1.000 TWh verglichen, z.B. 3,6 Exajoule (EJ) = 1.000 Terawattstunden (TWh) = 1 Bill. Kilowattstunden (kWh) oder 1 EJ = rund 277,778 Mrd. Kilowattstunden(kWh) oder 1 EJ = 34,121 Mio. tSKE.

### **Rohöl-Einheit oder Rohölequivalent (RÖE/toe)**

Die Rohöl-Einheit (RÖE) ist eine veraltete technische Maßeinheit, die z.T. noch im deutschsprachigen Bereich verwendet wird. 1 RÖE ist die Heizenergiemenge, die in 1 kg Rohöl steckt (= 10.000 kcal = 104 x 4.186,8 J = 41.868.000 J = 41,868 MJ). 1 t Rohöl (tRÖL) enthält 41,868 GJ. In Publikationen internationaler Statistiken werden Tonnen Rohöleinheit (tRÖE) als „Tonnes of Oil Equivalent“ (toe) bezeichnet (1 toe = 1 tRÖE). Zur Angabe großer Energiemengen wird Millionen Tonnen Rohöl-Equivalent (Mtoe) verwendet (1 Mtoe = 106 x 41,868 x 109 J = 41,868 x 1015 J = 41,868 PJ).

### **BAREBOAT-CHARTER**

Mietweise Überlassung eines bloßen Schiffes zur Nutzung. Der Nutzer hat im Gegensatz zur Zeitcharter die Besatzung einschließlich Kapitän zu stellen. Form der Ausflagung nach §7 FIRG.

### **BRUTTORAUMZAHL (BRZ)**

Raummaß nach dem neuen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1994.

### **BULK CARRIER**

Massengutschiff - Bulkladung ist Schütt- bzw. Massengut aller Art: Getreide, Kohle, Erz usw.

- small bulk carrier ( 12.000 - 19.999 dwt)
- handy size (20.000 - 34.999 dwt)
- medium bulk carrier (35.000 - 49.999 dwt)
- Panamax size (50.000 - 84.999 dwt)
- large bulk carrier (85.000 dwt und mehr)
- Capesize tanker oder capesize bulker: Schiffe, die wegen ihrer Abmessungen und ihres Tiefgangs den Suez-Kanal nicht passieren können und daher um das Kap der Guten Hoffnung fahren müssen.

### **CHARTER**

Eine zeitweilige Überlassung eines Schiffes gegen die Entrichtung einer Nutzungsgebühr.

### **CONTAINER**

Großraumbehälter mit mindestens 7 Kubikmeter Fassungsvermögen. Die Abmessungen sind genormt. Breite und Höhe betragen einheitlich 8 Fuß, die Länge variiert von 20 bis zu 40 Fuß.

### **EU - LÄNDER DER EUROPÄISCHEN UNION:**

1958: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande

1973: Dänemark, Großbritannien, Irland

1981: Griechenland

1986: Portugal, Spanien

1995: Finnland, Österreich, Schweden

2004: Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern

2007: Bulgarien, Rumänien

2013: Kroatien

### **FEEDER-DIENST**

Zubringerdienst im Küstenverkehr

### **FLAG OF CONVENIENCE (FOC)**

Flagge eines anderen Staates, die von Handelsschiffen, aus wirtschaftlichen, im Wesentlichen Personalkosten sparenden Gründen, geführt wird. Andere gebräuchliche Bezeichnungen für diese „Fremdflaggen“ sind: Offenes Register, Billigflagge, flag of necessity, run-away flag.



# Anhang

## Begriffsbestimmungen / Definitionen

### **GENERALHANDEL**

Alle nach/aus Deutschland eingehenden/ ausgehenden Waren mit Ausnahme der Waren der Durchfuhr und des Zwischenauslandsverkehrs.

### **GROÙE HOCHSEEFISCHEREI**

Die Fischerei, die auÙerhalb der Grenzen der Kleinen Hochseefischerei betrieben wird.

### **GEMEINSCHAFT UNABHÄNGIGER STAATEN**

Armenien, Aserbaidschan, Kasachstan, Kirgisistan, Moldawien, Russland, Tadschikistan, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan, WeiÙrussland

### **KABOTAGE**

Transport von Gütern zwischen Häfen des jeweiligen Staates. Die Kabotage bleibt im Regelfall der nationalen Schifffahrt vorbehalten.

### **KLEINE HOCHSEEFISCHEREI**

Die Fischerei, die in der Ostsee, in der Nordsee und in dem Gebiet betrieben wird, das im Norden begrenzt wird durch den 63. Breitenparallel, der norwegischen Küste bis 8° West und von dort nach Süden bis 60 nm nördlich der irischen Küste, weiter in einem Abstand von 60 nm an der irischen Westküste entlang bis 50°30' Nord 10° West und von dort in gerader Linie nach Quessant.

### **KÜSTENFISCHEREI**

Die Fischerei, die auf Fangreisen in Küstennähe von Küstenplätzen der Bundesrepublik Deutschland oder der benachbarten Küstenländer aus betrieben wird.

### **LLOYDS REGISTER OF SHIPPING**

Bedeutendste Schiffsklassifikationsgesellschaft der Welt; Sitz in London.

### **MASSENGUTSCHIFFE**

siehe bulk carrier

### **NATO NAVAL CO-OPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)**

Shipping Policy der NATO nach MC 376/1 (10/2003) für die Zusammenarbeit mit der Handelsschifffahrt in Krisen- und Konfliktsituationen (national: Marineschifffahrtleitung)

### **OECD - ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT**

Australien, Belgien, Chile, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Kanada, Republik Korea, Luxemburg, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, USA

### **OPEC - ORGANIZATION OF PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES**

Algerien, Angola, Ecuador, Indonesien, Irak, Iran, Katar, Kuwait, Libyen, Nigeria, Saudi-Arabien, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate (Abu Dhabi, Dubai, Ras Al-Khaimah, Sharjah)

### **PLANNING BOARD FOR OCEAN SHIPPING (PBOS)**

Ständige Arbeitsgruppe der NATO für Fragen der Handelsschifffahrt und Planung der Unterstützung durch die zivile Schifffahrt in Kriegszeiten.

### **RO/RO-VERKEHR**

Verkehrssystem, bei welchem die Ladung über Rampen an bzw. von Bord (Roll on/Roll off) gebracht wird, wobei auf Kräne verzichtet werden kann.

### **SPEZIALHANDEL**

Generalhandel abzüglich Einfuhr/Ausfuhr von Waren auf/aus Lager, jedoch einschl. der Übergänge von Waren aus Lager in den freien Verkehr oder die aktive Veredelung

### **REISECHARTER (VOYAGE CHARTER)**

Ein Schiff wird für eine bestimmte Reise zur Verfügung gestellt.

## **TRAMPSCHIFFFAHRT**

Schiffahrt, die nicht an feste Linien gebunden ist; freie, unregelmäßige Fahrt nach Angebot und Nachfrage.

## **ZEITCHARTER (TIME CHARTER)**

Ein Schiff wird betriebsbereit, ladefähig und bemannt einem Charterer für einen definierten Zeitraum zur Verfügung gestellt.

# Anhang

## Abkürzungen

|       |   |          |   |
|-------|---|----------|---|
| AAR   | Auslandsausbildungsreise  | BMELV    | Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz |
| ABV   | Anforderungsbehörden- und Bedarfsträgerverordnung                                   | BMVBS    | Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung              |
| AIS   | Automatic Identification System   | BMVg     | Bundesministerium für Verteidigung                                    |
| ArbSG | Arbeitssicherstellungsgesetz  | BMWi     | Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie                      |
| ArbSV | Verordnung über die Feststellung und Deckung des Arbeitskräftebedarf nach dem ArbSG | BMU      | Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit       |
| ARGE  | Arbeitsgemeinschaft   | BPol     | Bundespolizei   |
| AWES  | Association of Western European Shipbuilders  | BRZ      | Bruttoraumzahl  |
| AWZ   | Ausschließliche Wirtschaftszone   | BSH      | Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie                         |
| AZU   | Ausbildungszentrum U-Boote  | BSHL     | Bundesverband der See- und Hafenlotsen                                |
| BACO  | Barge Container Carrier   | BSPA     | Baltic Sea Protected Area   |
| BAFA  | Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle                                       | BVerfG   | Bundesverfassungsgericht  |
| BAG   | Bundesamt für Güterverkehr  | BVWP     | Bundesverkehrswegeplan  |
| BDEW  | Bundesverband für Energie- und Wasserwirtschaft                                     | BWStrG   | Bundeswasserstraßengesetz   |
| BGBI  | Bundesgesetzblatt   | cgt      | Compensated Gross Tonnage   |
| BIMCO | The Baltic and International Maritime Conference                                    | CLIVAR   | Climate Variability and Predictability                                |
| BLE   | Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung                                      | CONSA    | Consular Shipping Advisor   |
| BLG   | Bundesleistungsgesetz   | CONTIS   | Continental Shelf Information System                                  |
| BLG   | Bulk Liquids and Gases  | CSI      | Container Security Initiative   |
| BLK   | Bundeslotsenkammer  | DESTATIS | Statistisches Bundesamt   |
| BMBF  | Bundesministerium für Bildung und Forschung   | DGzRS    | Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger                     |
|       |   | DIW      | Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung                           |



|         |  |         |  |
|---------|--|---------|--|
| DMI     | Deutsches Maritimes Institut   | FMSY    | Maximum Sustainable Yield  |
| DNV     | Deutscher Nautischer Verein  | FPSO    | Floating Production, Storage and Offloading Unit                         |
| DPC     | Defence Planning Committee<br>(Verteidigungsplanungsausschuss der NATO)                                    | FOC     | Flag of Convenience  |
| DRV     | Deutscher ReiseVerband e.V.  | FSU     | Floating Storage Unit  |
| DSVK    | Deutsches Seeverladekomitee  | FWG     | Forschungsanstalt der Bundeswehr für Wasserschall und Geophysik          |
| DVZ     | Deutsche Verkehrszeitung   |         |  |
| DWD     | Deutscher Wetterdienst   | GATT    | General Agreement on Tariffs and Trade (Allg. Zoll- und Handelsabkommen) |
| dwt     | Deadweight tonnage   | GDP     | Global gross Domestic Production   |
| ECA     | Emission Control Area  | GFP     | Gemeinsame Europäische Fischereipolitik                                  |
| ECDIS   | Elektronische Seekarte   | GKSS    | Gesellschaft für Kernenergieforschung in Schiffbau und Schiffstechnik    |
| ECLO    | Embargo Control Liaison Officer  | GL      | Germanischer Lloyd   |
| EK      | Eingreifkräfte   | GLZ-See | Gemeinsames Lagezentrum See der Küstenländer                             |
| ENC     | Electronic Navigational Chart  | GMT     | Gesellschaft für Maritime Technik  |
| EMSA    | Europäische Agentur für Schiffssicherheit  | GOOS    | Global Ocean Observing System  |
| EPICA   | European Projects for Icecoring in Antarctica  | gt      | Gross Tonnage  |
| EQUASIS | European Quality Shipping Information System   | GVSt    | Gesamtverband des deutschen Steinkohlebergbaus                           |
| EWEA    | European Wind Energy Association   | HELCOM  | Helsinki-Übereinkommen   |
| FAO     | Food and Agriculture Organization  | HFO     | Heavy Fuel Oil (Sammelbegriff)   |
| FFH     | Flora Fauna Habitat - Naturschutzgebiete   | HGF     | Hermann von Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren           |
| FlaggRG | Flaggenrechtsgesetz - Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe | HK      | Havariekommando  |
| FIRV    | Flaggenrechtsverordnung  |         |  |

# Anhang

## Abkürzungen

|       |  |        |  |
|-------|--|--------|--|
| IACS  | International Association of Classification Societies                      | ISM    | International Ship Manual                      |
| IBC   | International Bulk Chemical Code   | ISPS   | International Ship and Port Facility Security  |
| ICES  | International Council for the Exploration of the Sea                       | ISR    | Internationales Seeschiffregister              |
| IEA   | International Energy Agency  | ISSC   | International Ship Security Certificate        |
| IFF   | Institut für Fischereitechnik und Fischereiökonomie                        | IWC    | Internationale Walfangkommission               |
| IFR   | International Flight Regulations   | KdB    | Konzeption der Bundeswehr                      |
| IFSMA | International Federation of Shipmasters Associations = EU-Kapitänsverbände | LASH   | Lighter Aboard Ship                            |
| IFO   | Intermediate Fuel Oil (Gemisch)  | LSF    | Low Sulphur Fuel                               |
| IFÖ   | Institut für Fischereiökologie   | LSMGO  | Low Sulphur Marine Gas Oil                     |
| IHO   | Internationale Hydrographische Organisation                                | LNG    | Liquefied Natural Gas                          |
| IKZM  | Integriertes Küstenzonen Management  | LPG    | Liquefied Petroleum Gas                        |
| ILO   | International Labour Organization  | MARAD  | US Maritime Administration                     |
| IMB   | ICC Maritime Bureau  | MARPOL | 1973 Convention on Maritime Pollution          |
| IMCO  | Intergovernmental Maritime Consultative Organization                       | MC     | Military Committee (Militärausschuss der NATO) |
| IMO   | International Maritime Organization  | MEPC   | Marine Environment Protection Committee        |
| INK   | Internationale Nordseeschutzkonferenz                                      | MERCS  | Merchant Ship Crypto System                    |
| InspM | Inspekteur der Marine  | Mio.   | Millionen                                      |
| IOR   | Institut für Ostseefischerei in Rostock                                    | MGO    | Marine Gas Oil (100% Destillat)                |
| IOW   | Institut für Ostseeforschung Warnemünde                                    | MLZ    | Maritimes Lagezentrum des Havariekommandos     |
| ISL   | Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik Bremen                     | Mmbtu  | Million British Thermal Units                  |
| ISH   | Institut für Seefischerei Hamburg  | MRCC   | Maritime Rescue Coordination Centre            |
|       |  | Mrd.   | Milliarden                                     |
|       |  | MSC    | Military Sealift Command                       |

|         |  |              |  |
|---------|--|--------------|--|
| MSK     | Marineschutzkräfte   | PBOS         | Planning Board for Ocean Shipping  |
| MSP     | Maritime Security Program,<br>Military Sealift Program         | PINE         | Prospects of Inland Navigation<br>within the enlarged Europe   |
| MSZ     | Maritimes Sicherheitszentrum<br>Cuxhaven                       | PSC          | Port State Control   |
| MTMC    | Military Traffic Management Command                            | PSSA         | Particularly Sensitive Sea Area  |
| MWV     | Mineralölwirtschaftsverband                                    | RCC          | Rescue Coordination Centre   |
| NAFTA   | North American Free Trade Agreement                            | Ro/Ro        | Roll-on/Roll-off Verkehr   |
| NAMSA   | NATO Maintenance and<br>Shipping Agency                        | RSO          | Recognized Security Organization   |
| NATO    | North Atlantic Treaty Organization                             | RÖE          | Rohöleinheiten   |
| NCAGS   | Naval Co-operation and<br>Guidance for Shipping                | SACO         | Supreme Allied Commander for<br>Operations - Oberster Befehlshaber<br>aller Alliierten Streitkräfte in<br>Europa, früher: SACEUR |
| NOK     | Nordostseekanal  | SACT         | Supreme Allied Commander for<br>Transformation, früher SACLANT   |
| NRZ     | Nettoraumzahl  | SAR          | Search and Rescue  |
| NSA-DEU | National Shipping Authority<br>Deutschland                     | SBM          | Sonderstelle des Bundes<br>zur Bekämpfung von<br>Meeresverschmutzungen   |
| nt      | Net Tonnage (Nettoraumgehalt)                                  | SBV          | Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis   |
| OBO     | Oil/Bulk/Ore   | SCEPC        | Senior Civil Emergency<br>Planning Committee   |
| OECD    | Organization for Economic<br>Cooperation and Development       | SchBesV      | Schiffsbesetzungsverordnung  |
| oe      | Oil Equivalent   | SchOffzAusbV | Schiffs-offizier-Ausbildungsverordnung   |
| OPEC    | Organization of Petroleum<br>Exporting Countries               | SECA         | Sulphur Emission Control Area (veraltet)   |
| OPRC    | Oil Pollution Preparedness,<br>Response and Co-operation       | SeeAufgG     | Gesetz über die Aufgaben des Bundes<br>auf dem Gebiet der Seeschifffahrt   |
| OSPAR   | Übereinkommen zum Schutz der<br>Meeresumwelt des Nordatlantiks | SeeBG        | See-Berufsgenossenschaft   |
| OSZE    | Organisation für Sicherheit und<br>Zusammenarbeit in Europa    | SEKM         | Spezialisierte Einsatzkräfte Marine  |



# Anhang

## Abkürzungen

|        |  |          |   |
|--------|--|----------|---|
| SETO   | Southern Europe Transport Organization   | VDMA     | Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau               |
| SK     | Stabilisierungskräfte  | VDR      | Verband Deutscher Reeder                                  |
| SKE    | Steinkohleeinheit  | VDR      | Voyage Data Recorder                                      |
| SOLAS  | Convention for Safety of Life at Sea   | VerkLG   | Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen               |
| STCW   | International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (Normen für Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) von 1995 | VLCC     | Very Large Crude-Oil Carrier (175.000 - 300.000 tdw)      |
| SUBS   | Schadstoffunfallbekämpfungsschiff  | VN       | Vereinte Nationen oder United Nations                     |
| tbp    | tons bollard pull (Pfahlzug)   | VPR      | Verteidigungspolitische Richtlinien (der Bundesregierung) |
| tdw    | tonnage deadweight   | VSM      | Verband für Schiffbau und Meerestechnik                   |
| THB    | Täglicher Hafenbericht (Zeitschrift)   | VSG      | Verkehrssicherstellungsgesetz                             |
| tkm    | Tonnenkilometer  | VSGZustV | Verkehrssicherstellungs- Zuständigkeitsverordnung         |
| TKMS   | ThyssenKrupp Marine Systems  | VTs      | Vessel Traffic Service                                    |
| tm     | Tonnenmeilen   | WCO      | World Customer Organization                               |
| TEU    | Twenty feet Equivalent Unit - Maßeinheit für 20-Fuß- Standard-Container  | WCRP     | World Climate Research Programme                          |
| UK     | Unterstützungskräfte   | WEA      | Windenergieanlage   |
| ULCC   | Ultra Large Crude-Oil Carrier (über 300.000 tdw)   | WEU      | Westeuropäische Union                                     |
| UNCTAD | United Nations Conference on Trade and Development   | WSA      | Wasser- und Schifffahrtsamt                               |
| UNCLOS | Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen  | WSD      | Wasser- und Schifffahrtsdirektion                         |
| VdKi   | Verein der Kohleimporteure   | WSP      | Wasserschutzpolizei                                       |
| VDKS   | Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere  | WSV      | Wasser- und Schifffahrtsverwaltung                        |
|        |  | WTO      | World Trade Organization                                  |

# Danksagung

Der hier vorliegende Bericht wurde durch das Marinekommando,  
Dezernat Marineschiffahrtleitung in Hamburg erstellt.

Basierend auf Publikationen unterschiedlichster Verbände, Organisationen und Institutionen enthält er zahlreiche Daten zu Handel, Seeschiffahrt sowie der maritimen Industrie und Wirtschaft. Neben dem Bericht ist eine Zusammenfassung in Deutsch und Englisch unter [www.marine.de](http://www.marine.de) verfügbar.

Weitere im Dezernat Marineschiffahrtleitung schwerpunktmäßig wahrgenommene Aufgaben sind die Bereiche Allied Worldwide Navigation Information System (AWNIS) und Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS). Hinzu kommt die Ausbildung und Verwendung von zahlreichen Patentinhabern der Handelsschiffahrt als Reservisten in Übungen und Einsätzen der Deutschen Marine. Hiermit trägt das Dezernat zur maritimen Sicherheit weltweit bei und steht gleichzeitig der maritimen Wirtschaft als Ansprechpartner und Schnittstelle zur Deutschen Marine zur Verfügung.

Die Redaktion dankt allen, die bei der Erstellung des Jahresberichtes 2016

**„Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland“**

mit Rat und Tat mitgewirkt haben.

Ein besonderer Dank für die zuverlässige Unterstützung im Bereich der Korrekturlesung, Bildbereitstellung und Übersetzungsarbeit gilt:

- Frau Imme Knafla
- Herrn Andreas Spörri
- Herrn Arne Lütkenhorst

Über Kommentare, Anmerkungen und Anregungen zum Jahresbericht freuen wir uns.

Nutzen Sie bitte unsere Kontaktdaten aus dem Impressum.

Die Redaktion

# Impressum

## **Herausgeber:**

Marinekommando  
Postfach 15 11 36  
18063 Rostock

Die verwendeten Inhalte der einzelnen Quellen stellen nicht  
grundsätzlich die Meinung der Deutschen Marine dar.

## **Redaktion:**

Marinekommando  
Dezernat Handelsschiffahrt/Marineschiffahrtleitung  
Osdorfer Landstrasse 365  
22589 Hamburg

Fax: 040 / 86648 4575  
Bw - Kennzahl: 90 - 7910 - 4562  
E-Mail: marineschiffahrtleitung@bundeswehr.org

Fregattenkapitän Kai Knafla  
Telefon: 040 / 86648 4560  
E-Mail: kaimichaelknafla@bundeswehr.org

Oberfähnrich zur See Ronny Rickert  
Telefon: 040 / 86648 4562  
E-Mail: ronnyrickert@bundeswehr.org

## **Druck:**

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr  
Zentraldruckerei BAIUDBw  
Fontainengraben 200  
53123 Bonn