

Schiff & Hafen KOMPAKT

01 | GASTKOMMENTAR
Klare Verantwortungen und
Kompetenzen schaffen

03 | INTERVIEW
Steigende Nachfrage nach Offshore-
Serviceschiffen erwartet

05 | AUS DER FORSCHUNG
Effekte von Grundschieppnetz-
Fischerei auf den Meeresboden

NEWS TICKER | AUS DER FORSCHUNG | VERANSTALTUNGEN | DATEN & FAKTEN | KÖPFE & KARRIEREN

EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

am vergangenen Wochenende hat die Welt die Luft angehalten, als die Aufnahmen des Anschlags auf den republikanischen Präsidentschaftskandidaten und Ex-Präsidenten Donald Trump über die Bildschirme flimmerten. Und ohne sich an dieser Stelle an den bereits zahlreich durch die Medien wabernden Gerüchten, Anklagen und (Verschwörungs-)Theorien beteiligen zu wollen, kann wohl mit ziemlicher Sicherheit behauptet werden, dass dieser Vorfall die Wahl im November entschieden hat.

Was weitere vier Jahre eines empathielosen Rassisten, eines verurteilten Straftäters und – mit Verlaub – dümmlichen Demagogen in einem der wichtigsten Ämter der Welt bedeuten werden – für die USA, aber natürlich auch für die Sicherheit in Deutschland und Europa – mag sich derzeit mitunter nicht vorgestellt werden.

Was in jedem Fall in der hiesigen Infrastruktur passieren muss, damit wir bei einer potenziellen militärischen Zuspitzung in Europa besser gerüstet sind, dazu hat mein Kollege Sebastian Schulte, Chefredakteur der griephan Briefe, für die heutige Ausgabe von Schiff&Hafen Kompakt einen Gastkommentar verfasst.

Kathrin Lau, Chefredakteurin (kathrin.lau@dvvmedia.com)

GASTKOMMENTAR

Klare Verantwortungen und Kompetenzen schaffen

von Sebastian Schulte, Chefredakteur griephan

Anfang Juni hat das Bundeskabinett nach 35 Jahren eine Aktualisierung der „Rahmenrichtlinien für die Gesamtverteidigung“ (RRGV) beschlossen – die letzte Fassung aus dem Jahr 1989 entsprach in seiner gesamten administrativen und technischen Logik noch dem Stand des Kalten Krieges. Laut dem Bundesministerium des Innern und für Heimat beschreiben die neu gefassten Gesamtverteidigungsrichtlinien „die notwendigen Maßnahmen und Strukturen, um die Unabhängigkeit und Souveränität Deutschlands in Krisen- und Konfliktzeiten zu sichern“, und ist somit wesentlicher Baustein der gesamtstaatlichen Verteidigungsplanung „Operationsplan Deutschland“. Unter anderem behandelt die aktualisierte Fassung der Verteidigungsrichtlinien nun auch die Re-

gelung der Maßnahmen und Zuständigkeiten, die durch Hybride Bedrohungen sowie Cyberangriffe entstehen.

Deutschland wäre im Verteidigungsfall die zentrale Drehscheibe für die Nato – was bedeutet dies für die maritime Wirtschaft und Logistik? Bei der Lektüre der neuen Richtlinie fällt auf, dass die Sicherstellung der Handlungsfähigkeit und Versorgung von Streitkräften und Bevölkerung im Wesentlichen eine logistische Herausforderung darstellen: Im Krisen- und Verteidigungsfall ist laut der Richtlinie der „lebens- und verteidigungswichtige Bedarf an Gütern und Leistungen für die Zivilbevölkerung und die Bundeswehr“ durch die Wirtschaft zu decken – dies schließt den Transport durch private Logistikfirmen explizit mit ein. Den Vorrang von Transporten, Warenlieferungen und Dienstleistungen kann der Bund im Zweifel mit rechtlichen Eingriffsmöglichkeiten zur Herstellung und Aufrechterhaltung der militärischen und zivilen Verteidigungsfähigkeit gewährleisten und durchsetzen.

Man muss nicht an der Führungsakademie der Bundeswehr ausgebildet worden sein, um die Bedeutung der Nordseehäfen im Verteidigungsfall nachvollziehen zu können – ein Blick auf die Karte reicht aus, um die wesentlichen logistischen Herausforderungen basierend auf der Geografie herzuleiten: Wenn bereits in Friedenszeiten 80 Prozent des europäischen Im- und Exports über die Nordrange Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven und Hamburg abgewickelt werden, kann man sich leicht ausrechnen, dass diese Standorte im Konfliktfalle für die Versorgung Osteuropas eine bedeutende Rolle spielen würden. Im Verteidigungsfall könnte eine Maßnahme für die Schifffahrt die Steuerung und der Schutz von transatlantischen Geleitzügen darstellen, wie es historisch aus dem 2. Weltkrieg bekannt ist. Als Bindeglied zwischen der zivilen Seeschifffahrt und der Deutschen Marine ist die Marineschifffahrtleitung in Hamburg zuständig. Sie produziert und veröffentlicht den Jahresbericht „Zahlen und Daten zur maritimen Abhängigkeit Deutschlands“.

Den enormen logistischen Bedarf der Verlegung von Streitkräften kann man sich an dem folgenden Beispiel veranschaulichen: Für ihre Teilnahme an der Nato-Übung „Quadriga“ Anfang des Jahres musste die Gebirgsjägerbrigade 23 des Deutschen Heeres über 1400 t Frachtraum, verteilt auf 59 Seefracht-Containern, sowie 96 Fahrzeuge von Mittenwald in Bayern nach Sørreisa in Norwegen verlegen. Den größeren Teil des Marsches in Deutschland legten die Container und Großfahrzeuge auf der Schiene zurück, den Rest konnten die Gebirgsjäger über den Landweg selbst organisieren. Für den Seetransport über eine Strecke von über 1000 Seemeilen ab Emden wurde ein RoRo-Schiff einer dänischen Reederei vollgechartert. Und am Ende der Übung geht das Ganze natürlich wieder zurück!

Die aktualisierten Verteidigungsrichtlinien schaffen quer durch die Last der zivilen und militärischen Behörden und Ämter auf allen Ebenen klare Verantwortung und Kompetenzen für den Fall der Fälle und tragen somit zur nationalen Verteidigung bei. Damit das Ganze nicht bloß Druckerschwärze auf dem Papier bleibt, wird man die Abläufe verstärkt und regelmäßig üben müssen – auch im Sinne der Abschreckung.



Sebastian Schulte, Chefredakteur der griephan Briefe



Schiff&Hafen
Subscribers
receive a
10% discount!*

Even more
professional
information – on
the **New Ships**
website!

Keep an eye on the
shipbuilding
market!

New Ships

*After the trial period, the discount with the discount code **NewShips10** applies exclusively to orders by new customers for the first reference year. Thereafter the regular annual price will apply.

www.shipandoffshore.net/newships-discount