MITTLER REPORT

175 Jahre deutsche Marinen

1848 – 2023

ES&T Europäische Sicherheit & Technik

Hardthöhen-Kurier – Das Magazin für Soldaten und Wehrtechnik

marine forum

HANSA – International Maritime Journal

MBDA

MARTE ER

INTEGRIERT, ERPROBT, VERFÜGBAR.

175 JAHRE DEUTSCHE MARINE: HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ZUM GEBURTSTAG! VIELEN DANK ALLEN SOLDATINNEN UND SOLDATEN FÜR IHREN EINSATZ!

MARTE ER repräsentiert die 3. Generation der MARTE Familie. Er ist ein leichter, langstreckenfähiger Anti-Schiff-Lenkflugkörper für die Bewaffnung des NH90 MRFH „Sea Tiger“. Der neue MARTE ER ist für NH90 qualifiziert, integriert und für die Deutsche Marine schnell verfügbar.

Die Deutsche Marine feiert Geburtstag

Die Deutsche Marine blickt in diesem Jahr auf eine 175-jährige bewegte Geschichte zurück. Die Anfänge reichen bis ins Jahr 1848 zurück, als im Rahmen der Märzrevolution erstmals Pläne für eine deutsche Flotte entworfen wurden. Allerdings scheiterte die Bundesflotte aufgrund politischer Instabilität und finanzieller Schwierigkeiten. Erst mit der Gründung des Norddeutschen Bundes 1866 und dann des Kaiserreichs 1871 erhielt der Aufbau einer Marine als Reichsinstitution erneut große Bedeutung - allerdings mit weit reichenden Konsequenzen. Es folgten die wechselhaften Erfahrungen der beiden Weltkriege, die mit der Auflösung der Marine 1945 endeten. Ab 1956 standen sich die Bundesmarine und die Volksmarine gegenüber. Aus ihnen ging mit der Wiedervereinigung 1990 die Deutsche Marine hervor. Sie hat sich seitdem weiterentwickelt, wie die zahlreichen internationalen Einsätze beweisen.

Aufgrund der engen Verbindung meines Verlagshauses zur Marine und Seefahrt reifte der Entschluss zu Erstellung dieser Sonderausgabe heran. Die maritimen Wurzeln unserer Familie gehen bis in das 17. Jahrhundert zurück. Mein Vater, Peter Tamm senior, begann sein Berufsleben in der Kriegsmarine. Mit seinem Lebenswerk, dem Internationalen Maritimen Museum in Hamburg, kehrte er nach seiner Laufbahn in den Medien zum maritimen Ausgangspunkt zurück. Meine Seebeine wuchsen als Wehrpflichtiger im damaligen 7. Schnellbootgeschwader.

In dieser Sonderausgabe wollen wir einen Blick auf die Herausforderungen werfen, denen sich die verschiedenen deutschen Marinen stellen mussten. So spannt sich der Bogen von der Gründung der sogenannten Reichsflotte im Jahr 1848 bis zum gerade herausgegebenen Zielbild der Marine ab 2035. Wir haben externe Beobachter gebeten, ihre Einschätzung zur Marine als Faktor für die Außenpolitik und die Wirtschaft unseres Landes wiederzugeben. Auch einzelne Rüstungsaspekte finden Berücksichtigung; und ein Rückblick auf die Geschichte darf natürlich nicht fehlen.

Bleibt mir an dieser Stelle, mich unserem Bundespräsidenten Frank-Walter Steinmeier anzuschließen: „Unsere Marine leistet einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherheit und Stabilität in der Welt. Die Einsätze unserer Soldatinnen und Soldaten auf hoher See sind oft unsichtbar, aber umso wichtiger. Sie schützen Handelswege und helfen, Konflikte zu verhindern oder zu lösen. Ich danke allen Angehörigen der Marine für ihren Einsatz und ihre Loyalität."

In diesem Sinne kann man den Bürgern unseres Landes zu dieser Marine nur gratulieren!

PeterTamm

Inhalt

3 Grußwort
Die Deutsche Marine feiert ihren Geburtstag
Peter Tamm

5 14. Juni 2023 – 175 Jahre „Deutsche Marinen“
Von schwarz-rot-gold zu schwarz-rot-gold
Achim Winkler

16 Ziviler und militärischer Schiffbau:
Ungleiches Paar in gleichem Fahrwasser
Thomas Schwandt

20 Die Stärkung der maritimen Dimension
Ein Beitrag des Verbandes Deutscher Reeder zum 175-jährigen Jubiläum der Deutschen Marine
Irina Haesler

22 Deutschland sollte Marinewissenschaft stärker fördern
Dr. Sebastian Bruns und Hans Uwe Mergener

26 Mit dem neuen Zielbild plant die Marine für die Zeit nach 2035
Hans Uwe Mergener

32 Marine-Software MESE absolviert ersten Praxistest auf Tender Mosel
Georg Bernard

36 Weltweit im Einsatz:
Deutsche Marine
Guntram Schulze-Wegener

43 Hart Ruder Legen:
Deutsche Marine der Zukunft
Vizeadmiral Jan Christian Kaack

4 Impressum

Impressum

175 Jahre deutsche Marinen
Sonderdruck

Herausgeber:
Mittler Report Verlag GmbH
Beethovenallee 21, D-53173 Bonn
www.mittler-report.de
Amtsgericht Bonn HRB 18658

Ein Unternehmen der Gruppe

TAMMMEDIA

Geschäftsführer:
Peter Tamm

Redaktion

Chefredakteur: Lars Hoffmann V.i.S.d.P. (lh)
CvD: Christian Kanig (ck)
Fachredakteur:
Hans Uwe Mergener,
Kapitän zur See a. D. (hum, Marine)

Anschrift der Redaktion:
Mittler Report Verlag GmbH
Beethovenallee 21, D-53173 Bonn
Tel.: (0228) 3500870
Fax: (0228) 3500871
info@mittler-report.de
www.mittler-report.de

Marketing und Anzeigen:
Achim Abele (aa), Tel. (0228) 25900 347
a.abele@mittler-report.de

Susanne Sinß (ss), Tel (040) 7070 80 310
s.sinss@hansa-online.de

Florian Visser (vs), Tel (040) 7070 80 311
f.visser@hansa-online.de

Beethovenallee 21, D-53173 Bonn

Anzeigenverwaltung:
Karin Helmerath, Tel. (0228) 25900 344
k.helmerath@mittler-report.de

Florian Bahr, Tel. (0228) 3500 882
f.bahr@mittler-report.de

Mit Namen oder Initialen gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Auffassung der Herausgeber, des Beirates, der Redaktion oder des Verlages wieder. Für amtliche Veröffentlichungen übernimmt die Redaktion keine Haftung. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag auch das Recht zur teilweisen Veröffentlichung, Übersetzung etc. Honorarabrechnung erfolgt grundsätzlich nach Veröffentlichung. Bei allen zur Veröffentlichung bestimmten Zuschriften behält sich die Redaktion das Recht sinnwahrender Kürzungen vor.
© 2023 für alle Beiträge by Mittler Report Verlag GmbH. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Layout:
AnKo MedienDesign GmbH, Meckenheim

Produktionsmanagement:
Lehmann Offsetdruck und Verlag GmbH
Gutenbergring 39, 22848 Norderstedt

Foto Titel: Bundeswehr/PIZ Marine

14. Juni 2023 – 175 Jahre „Deutsche Marinen“

Von schwarz-rot-gold zu schwarz-rot-gold

Achim Winkler

Am Mittwoch, den 14. Juni 2023, feiert die Deutsche Marine ihren 175. Geburtstag. Historisch begründet durch das Ende des Zweiten Weltkrieges und den anschließenden Neubeginn hat doch die Bundeswehr, und damit auch die Marine, vor wenigen Jahren erst ihren 60. Geburtstag gefeiert? – mag sich mancher fragen. De facto ist die Deutsche Marine aktuell 67 Jahre alt. Woher kommen dann plötzlich 175 Jahre? Und wieso heißt es eigentlich „Deutsche Marine“ und nicht wie gewohnt „Bundesmarine“? Und warum trägt unsere deutsche Nationalflagge eigentlich die Farben schwarz-rot-gold?

Alle drei Fragen hängen eng miteinander zusammen und lassen sich vergleichsweise einfach beantworten. Allerdings ist die Antwort auf die Fragen nach dem 175. Geburtstag der Deutschen Marine und nach dem Ursprung unserer Nationalfarben ziemlich komplex und man muss dazu die deutschen Geschichtsbücher der vergangenen zwei Jahrhunderte bemühen.

Quelle: Presse und Informatonszentrum Marine

Der Deutsche Bund und der Seehandel

Anfang des 19. Jahrhunderts war die politische Lage in Europa durch die noch nicht lange zurück liegende Französische Revolution und die anschließende Ära Napoleon und dessen Zwangsherrschaft geprägt. Nach der Abdankung Napoleons im April 1814 tagte von September 1814 bis in den Juni 1815 der Wiener Kongress mit dem Ziel, Europa nach den Befreiungskriegen neu zu ordnen. Ausgehend von einem freiheitlich-liberalen Grundgedanken und der Hoffnung auf einen gesamtdeutschen Nationalstaat war das Ergebnis für die insgesamt mehr als 40 deutschen Königreiche, Fürstentümer und freien Städte die Bildung des „Deutschen Bundes“, einer losen Konföderation der deutschen Nationalstaaten. Mitglieder waren darüber hinaus die Könige Großbritanniens, der Niederlande und Dänemarks, da diese jeweils auch Herrschaftsgebiete auf deutschem Territorium hatten. Der Deutsche Bund wurde von Beginn an durch die Rivalität zwischen dem Kaisertum Österreich und dem Königreich Preußen um die Führungsrolle belastet, hatte aber dennoch bis zum Deutschen Krieg im Jahr 1866 Bestand.

Mit der zunehmenden Industrialisierung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfuhr auch der Handel über See einen spürbaren Aufschwung. Insbesondere die norddeutschen Staaten betrieben eine größere Handelsflotte. Seestreitkräfte zum Schutz der Handelsschiffe existierten jedoch im Bereich des Deutschen Bundes faktisch nur bei den ausländischen Mitgliedsstaaten Großbritannien, Dänemark und den Niederlanden. Von den deutschen Staaten verfügten lediglich die beiden größten Teilstaaten Österreich und Preußen über eine Flotte, beide jedoch ohne wirkliche Bedeutung. Die preußische Flotte war noch sehr klein, die Flotte Österreichs war in der Adria beheimatet und daher zu weit weg, sowie zusätzlich durch einen permanen-

Autor

Fregattenkapitän a.D. Achim Winkler, ehemaliger Schnellbootfahrer, ist jetzt Reserveoffizier und häufig zu Reservistendienstleistungen im PIZ Marinekommando eingesetzt.

Radkorvetten „Bremen“ und „Hamburg“ der Reichsflotte

Quelle: Presse und Informatonszentrum Marine

Die Schleswig-Holsteinische Erhebung führte 1848 zum Ersten Deutsch-Dänischen Krieg.

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Die Nationalversammlung in der Frankfurter Paulskirche 1848 mit dem Bild der „Germania“ über dem Podium

Quelle: Deutsches Germanisches Nationalmuseum Nürnberg

ten Zwist mit Italien dort gebunden. So wurden immer wieder Rufe nach der Einrichtung einer eigenen deutschen Flotte laut, die aber alle ungehört verhallten. Es sollte Jahre dauern, bis sich das änderte.

Die Geburtsstunde der deutschen Marinegeschichte

Die Februarrevolution des Jahres 1848 in Frankreich löste in ganz Europa politische Unruhen aus. Etliche bis dahin untergründig schwelende Konflikte brachen offen aus; so auch ein für die weitere Entwicklung hin zu einer Deutschen Marine maßgeblicher Streit zwischen dem Königreich Dänemark und den Staaten des Deutschen Bundes. Streitobjekt waren die beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein. Letzteres war Teil des Deutschen Bundes, das deutsch und dänisch besiedelte Schleswig nicht; de facto war es ein dänisches Lehen. Im Kern des Streites stand die Frage, ob beide Teilstaaten zum Deutschen Bund und einem späteren deutschen Nationalstaat oder zum Königreich Dänemark gehörten. Fast 400 Jahre vorher war vereinbart worden, dass beide Herzogtümer „up ewig ungedeelt“, also auf ewig ungeteilt bleiben sollten, was vom seinerzeit regierenden dänischen König Christian I. gebilligt und 1460 im Vertrag von Ripen festgeschrieben worden war. Der als „Schleswig-Holsteinische Erhebung“ bekannte Streit eskalierte und führte schließlich im März 1848 zum Ersten Deutsch-Dänischen Krieg. Umgehend nahm die dänische Flotte eine Blockade der deutschen Küsten auf, kaperte mehrere Dutzend deutscher Handelsschiffe und brachte den deutschen Handel über See praktisch zum Erliegen. Das Fehlen jeglicher Seestreitkräfte zum Schutz der wehrlosen Handelsschiffe auf deutscher Seite machte sich schmerzlich bemerkbar und Rufe nach einer eigenen Marine wurden einmal mehr laut.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Deutsche Nationalversammlung am 14. Juni 1848 in der Frankfurter Paulskirche die Aufstellung einer eigenen Marine. Für den Bau der Schiffe wurde die für die damalige Zeit sehr ambitionierte Summe von sechs Millionen Reichstalern bereitgestellt. Der Hauptplaner der neuen Flotte war Prinz Adalbert von Preußen, dem nicht zuletzt aus diesem Grund auch heute noch ein Denkmal im Marinestandort Wilhelmshaven gewidmet ist. Am Ende bestand die Flotte, offiziell als „Reichsflotte“, wesentlich häufiger aber

als „Bundesflotte“ bezeichnet, aus 27 Ruderkanonenbooten sowie 11 größeren Kriegsschiffen, von denen mehrere bereits Dampfschiffe waren. Im Strandgefecht bei Eckernförde wurde am 5. April 1849 ein dänisches Geschwader durch eine schleswig-holsteinische Küstenbatterie ohne eigene Verluste besiegt. Nachdem sie manövrierunfähig geschossen waren, wurde das Linienschiff „Christian VIII“ vernichtet, die Fregatte „Gefion“ hingegen erobert und anschließend unter dem Namen „Eckernförde“ zusätzlich in den Dienst der Reichsflotte gestellt. Alle Schiffe führten die schwarz-rot-goldene Flagge – die erste „Deutsche Marine“ war geboren. Befehlshaber wurde 1849 Kapitän zur See und etwas später Konteradmiral Karl-Rudolf Bromme, genannt „Brommy“, mit Sitz in Brake an der Unterweser. Parallel baute das Königreich Preußen seine bereits bestehende kleine Marine weiter aus, behielt diese wegen interner Spannungen innerhalb des Deutschen Bundes aber weiterhin unter eigener Kontrolle und Verfügungsgewalt.

Foto: Archiv Buchautor Ulf Kaack, Bassum

Prinz Adalbert von Preußen

Foto: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

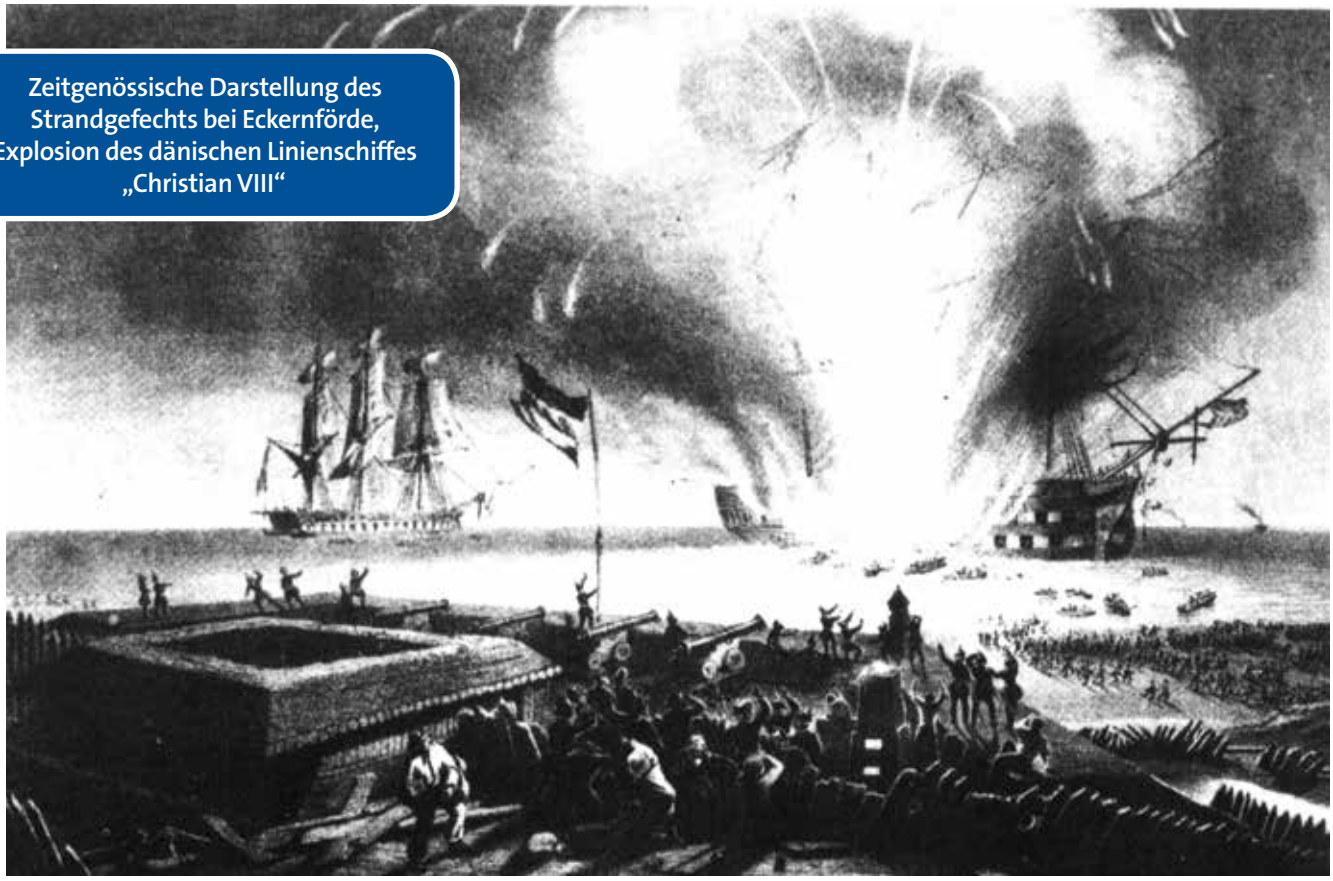
Konteradmiral Karl-Rudolf Bromme, erster Befehlshaber der Deutschen Marine

RENK

175 Jahre
volle Leistung.

Vielen Dank für Euren Einsatz.

Trusted Partner.



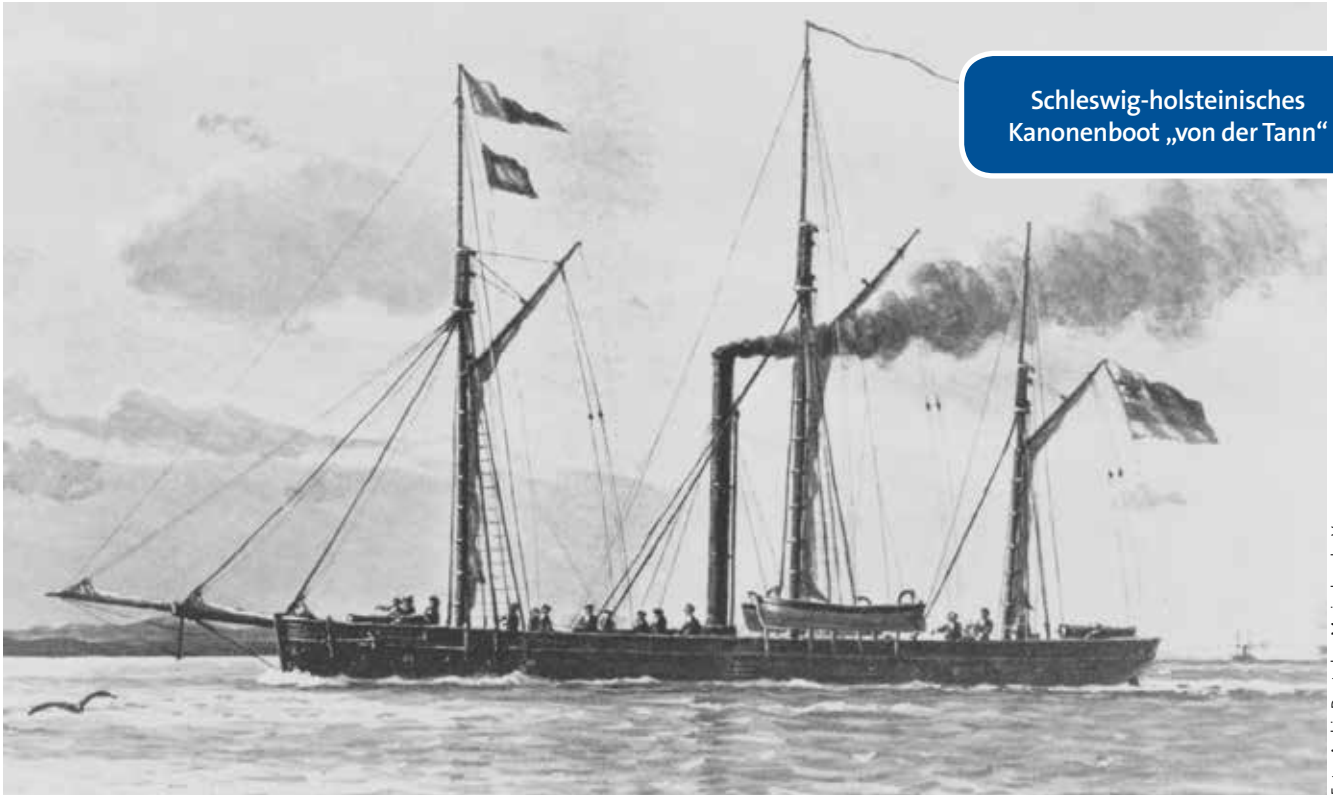
Zeitgenössische Darstellung des Strandgefechts bei Eckernförde, Explosion des dänischen Linienschiffes „Christian VIII“

Foto: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Dänische Fregatte „Gefion“

Foto: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Ganz nebenbei sei erwähnt, dass angesichts des Konfliktes mit Dänemark auch die Schleswig-Holsteiner eine eigene kleine Flotte ins Leben riefen, unabhängig von der gesamtdeutschen Reichsflotte. Diese erzielte gegen die überlegene dänische Flotte einige Achtungserfolge, ist daneben aber insbesondere wegen zweier technischer Innovationen von Bedeutung. Das dampfgetriebene Kanonenboot „von der Tann“ verfügte nicht nur über eine neuartige und sehr leistungsstarke Antriebsanlage, sondern war auch eins der ersten nicht mehr per Schaufelrad, sondern durch eine Schraube angetriebenen Seefahrzeuge, was seinerzeit eine technische Revolution darstellte, sich in der Folge aber überall durchsetzte. Daneben entstand in der gleichen Zeit der „Brandtaucher“, das erste funktionsfähige U-Boot überhaupt. Zwar ist dieses bereits 1851 bei der Probefahrt und dem ersten Tauchversuch in der Kieler Förde gescheitert, was aber nicht an der Konstruktion, sondern lediglich an mangelnder Bauausführung lag. Der Erfinder Wilhelm Bauer konnte sich samt seinem Team aus dem gesunkenen Boot retten und seine Idee weiter ausbauen und perfektionieren. Dieser erste Versuch, ein U-Boot zu



Schleswig-holsteinisches Kanonenboot „von der Tann“

Foto: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

175 Jahre reicht nun die Gründung der deutschen Marine zurück. Wir gratulieren zu diesem beachtlichen Jubiläum. Als Lieferant hochwertiger Antriebe erinnern wir uns an viele Dekaden gewachsener technologischer Partnerschaft auf Augenhöhe. Wir teilen dabei unerschütterliche Werte wie Verbindlichkeit und absolute Zuverlässigkeit im Handeln.
In der Vergangenheit, im Jetzt und ganz sicher in der Zukunft.

Escher Wyss Propeller

Zuverlässig.

Kraftvoll.

Leise.

ENGINEERED SUCCESS

ANDRITZ HYDRO GmbH / Escher-Wyss-Weg 1 / D-88212 Ravensburg / Ph: +49 (751) 295 11-0 / andritz.com

ANDRITZ

Foto: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Der „Brandtaucher“ im Bau in Kiel

bauen, stellt den Ursprung aller weiteren Entwicklungen des weltweiten U-Bootbaus bis in die heutige Zeit dar. Das Original des Brandtauchers, 36 Jahre nach dem Verlust vom Grund der Kieler Förde geborgen und restauriert, ist heute im Militär-Historischen Museum der Bundeswehr in Dresden ausgestellt.

Das Ende der Reichsflotte

Die Reichs- oder Bundesflotte konnte im Konflikt mit Dänemark einige kleinere Erfolge erringen, erlangte aber nie eine wirklich durchgreifende Bedeutung. Einzige Begegnung mit der dänischen Flotte im Sinne eines Kräftemessens war das Gefecht von Helgoland am 04. Juni 1849,

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Seegefecht vor Helgoland am 4. Juni 1849

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Seeflagge der Reichsflotte mit kaiserlichem Doppeladler 1848

Modell eines Ruderkanonenbootes der Reichsflotte

Foto: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

das letztlich aber ergebnislos abgebrochen wurde. Nach dem Ende des Krieges mit Dänemark und dem Scheitern eines ersten Versuchs zur Ausrufung eines gesamtdeutschen Nationalstaates wurde Ende 1852 durch den Bundestag beschlossen, die Flotte wieder aufzulösen. Am 31. März 1853 erging der Auflösungsbefehl – nachdem die Schiffe bereits teilweise an Preußen abgegeben und teilweise versteigert und die Besatzungen auch bereits entlassen worden waren – und die erste Deutsche Marine war nach nur etwa fünf Jahren schon wieder Geschichte. Auch die Farben schwarz-rot-gold verschwanden quasi gleichzeitig und sollten für lange Zeit ebenfalls Geschichte sein.

Bestehen blieb die Preußische Marine. Sie wurde zur Wahrung preußischer Interessen weiter ausgebaut, überstand die

Die Skagerrak-Schlacht am 31. Mai 1916 stellte den Höhepunkt des maritimen Wettrüstens dar, endete aber ohne Ergebnis.

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

175 Jahre Deutschland zur See

Wir gratulieren!

BREDO DRY DOCKS

CONVERSION. REPAIR. MAINTENANCE. RETROFIT.

Räumboot der GMSA unter Flagge „C“

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Quelle: Deutsches Germanisches Nationalmuseum Nürnberg

Gemälde der „Germania“ aus der Frankfurter Paulskirche 1848

weiteren politischen Entwicklungen und wurde nach dem Deutschen Krieg im Jahr 1866 für kurze Zeit zur Marine des neu gebildeten Norddeutschen Bundes. Nach dem Krieg gegen Frankreich 1871 und der anschließenden Gründung des Deutschen Kaiserreiches bildete sie schließlich den Nukleus für die Aufstellung der Kaiserlichen Marine. Angesichts eines neu entstandenen See-, Kolonial- und Weltmachtstrebens wurde diese in einem regelrechten Wettrüsten mit Großbritannien zu einer starken Hochseeflotte ausgebaut. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und auch der Monarchie wurde Deutschland in der Zeit der Weimarer Republik weiterhin eine Marine zugestanden, die stärkemäßig aber erheblich beschränkte Reichsmarine. Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten 1933 wurde diese zur Kriegsmarine und erfuhr erneut eine starke Aufrüstung. Das Ende des Zweiten Weltkrieges bedeutete gleichzeitig auch deren Ende. Danach existierte in Deutschland für etwa 10 Jahre überhaupt keine Marine, wenn man von mehreren Tausend ehemaliger deutscher Marinesoldaten, die für einige Jahre unter alliiertem Kommando in der GMSA, der German Mine Sweeping Administration, in Nord- und Ostsee große Zahlen von Seeminen geräumt haben, einmal absieht. Da es in dieser Zeit keine deutsche Nationalflagge gab, führten die Schiffe die Flagge „C“ des Internationalen Signalalphabets als Erkennungszeichen.

Schwarz-Rot-Gold

Die Zeit von der Auflösung der Reichsflotte im Jahr 1853 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 wird hier nicht weiter betrachtet beziehungsweise wurde sie nur kurz gestreift. Dies aus dem ganz einfachen Grund, dass die Entwicklungen

Dienstflagge der Bundesmarine und der Deutschen Marine

Die Flagge der Volksmarine

und Ereignisse dieser Zeit natürlich passiert und insofern historisch festgeschrieben sind, aber ausdrücklich nicht in das Geschichts- und Traditionsbewusstsein der heutigen Deutschen Marine gehören! Dieser Zeitraum von knapp 100 Jahren bündelt im Grunde vier Epochen von verschiedenen Marinen deutscher Nationen; Preußische Marine, Kaiserliche Marine, Reichsmarine, sowie Kriegsmarine. Sie alle führten verschiedene Flaggen – keine jedoch eine solche in den Farben schwarz-rot-gold. Der Geschichtstreue halber muss an dieser Stelle aber vermerkt werden, dass die Farben schwarz-rot-gold auch jene der Weimarer Republik waren und auch in der Gösch, einem kleinen „Fenster" in der linken oberen Ecke der Flagge der Reichsmarine, zu sehen waren. Dieser Umstand war jedoch nur von kurzer Dauer sowie durch die politischen Strömungen jener Zeit und die beiden großen Weltkriege eher bedeutungslos. Erst mit der eingangs erwähnten Aufstellung der Bundeswehr und damit auch der Bundesmarine – und der Vollständigkeit halber auch der NVA und der Volksmarine der DDR – ab der Mitte der 50er-Jahre erfuhr die schwarz-rot-goldene Flagge eine Renaissance.

Die Flagge in den Farben schwarz-rot-gold geht auf die bereits erwähnten Befreiungskriege der napoleonischen Ära Anfang des 19. Jahrhunderts zurück. Einige Historiker datieren deren Herkunft deutlich weiter ins Mittelalter zurück, als ein kaiserlich-goldener Schild mit darin abgebildetem schwarzen Reichsadler mit roten Fängen und Schnabel zum kaiserlichen Wappen des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nationen wurde. Diese Sichtweise ist jedoch umstritten. Unstrittig ist dagegen die oben erwähnte Bezugnahme auf das frühe 19. Jahrhundert. Einer der Verbände der preußischen Armee war seinerzeit das Lützow´sche Freikorps, das nicht aus regulären Soldaten, sondern aus oberflächlich ausgebildeten Freiwilligen, im Grunde aus Zivilisten, darunter viele Studenten, bestand. Von einer freiheitlich-liberalen Überzeugung und von der Begeisterung für einen gesamtdeutschen Nationalstaat getrieben, nahmen diese an den Kämpfen teil. Für ihre Uniformen stand ausschließlich schwarzes Tuch zur Verfügung. Die daraus genähten Gehröcke wurden mit roten Aufschlägen und goldfarbenen Messingknöpfen versehen – und fertig war eine Uniform in schwarz-rot-gold. Diese Farben galten seither als Symbol für einen freiheitlich-liberalen Grundgedanken und eine deutsche Republik, dies ganz besonders in seinerzeit neu entstandenen Studentenbewegungen. In Form einer Flagge wurden sie erstmals beim Hambacher Fest 1832 gezeigt. Sie fanden sich später auch in der Flagge wieder, die 1848 durch die Nationalversammlung offiziell zur Flagge des Deutschen Bundes beziehungsweise des neuen Deutschen Staates – und somit auch der Reichsflotte – erklärt wurde.

Die Frankfurter Paulskirche wurde zu dieser Zeit durch ein mehr als vier mal drei Meter großes Gemälde von Philipp Veit, die „Germania", geschmückt. Abgebildet ist eine Frauengestalt, die mit gebrochenen Fesseln, einem Schwert sowie einer wallenden schwarz-rot-goldenen Fahne vor aufgehender Sonne den Willen des Deutschen Volkes nach Freiheit und Einigkeit symbolisiert. Mit etwas Phantasie ist ein Vergleich mit der „Lady Liberty", der amerikanischen Freiheitsstatue vor New York, sicher nicht abwegig. Auch diese zeigt eine Frauengestalt, angelehnt an die römische Friedensgöttin Libertas, die, ebenfalls mit gebrochenen Ketten zu ihren Füßen, den Freiheits-

Herzlichen Glückwunsch

DNV gratuliert der Deutschen Marine herzlich zum 175-jährigen Bestehen! Wir sind stolz darauf, ein verlässlicher Partner der Marine für technische Abnahmen und Zertifizierungen zu sein. Wir schätzen die enge Zusammenarbeit und freuen uns darauf, auch in Zukunft zum Erfolg der Marine beitragen zu können.

Wir sind DNV und immer für Sie da.
www.dnv.com/navy

175 1848 2023

DNV

Die Anfänge der Bundesmarine – Zerstörer der „Fletcher“-Klasse

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Begegnung von Einheiten der beiden deutschen Marinen in der Ostsee

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

Die Anfänge der Volksmarine der NVA – Torpedo-Schnellboote der „Shershen“-Klasse

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

willen der amerikanischen Nation verkörpert. Das Gemälde der „Germania“ wurde nach dem Scheitern der bürgerlichen Revolution und dem erfolglosen Versuch der Bildung eines gesamtdeutschen Staates wieder aus der Frankfurter Paulskirche entfernt und hängt heute im Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg.

An dieser Stelle schließt sich im Grunde der Kreis. Der ausgeprägte Volkeswille nach einem gesamtdeutschen Nationalstaat war 1848 und den Folgejahren zwar am Widerstand und an der Macht der Obrigkeit gescheitert, aber die quasi gleichzeitig ins Leben gerufene Reichsflotte war eine vom Parlament kontrollierte gesamtdeutsche Marine mit dem Attribut der Bündnisfähigkeit. Auch wenn der Reichsflotte nur eine kurze Lebensdauer beschieden war, weist sie etliche Parallelen zur heutigen Zeit auf, zumal sie als sichtbares verbindendes Element auch die schwarz-rot-goldene Flagge führte. Insofern sieht sich die heutige Marine der Bundesrepublik Deutschland in deren Tradition und erhielt aus diesem Grund nach der deutsch-deutschen Wiedervereinigung 1990 wenige Jahre später wieder den Namen „Deutsche Marine“. Wiederum wenige Jahre später, am 14. Juni 1998, jährte sich der einstige Parlamentsbeschluss aus der Frankfurter Paulskirche zum 150. Mal und wurde offiziell als 150. Geburtstag der Deutschen Marine begangen. Seitdem wird dieser Tag alljährlich als Marinegeburtstag gefeiert – in diesem Jahr eben zum 175. Mal.

Der Name „Deutsche Marine“

Auch wenn bereits erläutert, sei abschließend ein weiterer kurzer Blick auf die eingangs aufgeworfene Frage nach dem Namen unserer heutigen Marine gerichtet. Bereits mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges zeigte sich der Konflikt, der die Siegermächte in zwei Lager trennte, was sich innerhalb weniger Jahre als Teilung in die beiden großen Blöcke Ost und West und auch als Teilung Deutschlands manifestierte. Die NATO und der Warschauer Pakt wurden gegründet, beide Teile des geteilten Deutschlands in die jeweiligen Blöcke integriert und auch wieder mit eigenen Streitkräften versehen. Auf westlicher Seite entstand ab Mitte der 50er-Jahre die „Bundeswehr“, auf östlicher Seite parallel die „Nationale Volksarmee“, in der Regel kurz NVA genannt. Beide erhielten auch eine maritime Komponente, die „Seestreitkräf-

Quelle: Deutsche Marine

Die Deutsche Marine heute ist eine Bündnismarine in der NATO.

te der NVA", ursprünglich „Seepolizei", ab 1960 „Volksmarine der NVA" einerseits und die „Seestreitkräfte der Bundesrepublik Deutschland" andererseits. Letztere war im allgemeinen Sprachgebrauch unter der Bezeichnung „Bundesmarine" über mehrere Dekaden hinlänglich bekannt.

Mit dem Ende des Kalten Krieges wurde das bis dahin geteilte Deutschland wieder vereinigt und zur Bundesrepublik Deutschland. Die DDR hörte auf zu existieren und mit ihr auch die Nationale Volksarmee. Teile des Personalkörpers der Volksmarine der NVA wurden in die Bundesmarine integriert; ansonsten war auch diese fortan Geschichte und es gab im wiedervereinigten Deutschland nur noch eine Marine. Damit war der Weg frei, sich der oben beschriebenen Entwicklung in der Mitte des 19. Jahrhunderts wieder zu erinnern. So wurde aus der „Marine der Bundesrepublik Deutschland" im Jahre 1995 offiziell die „Deutsche Marine". Diese Umbenennung ist leider vergleichsweise wenig bekannt und so erklärt sich, dass auch heute, mehr als 25 Jahre später, die Bezeichnung „Bundesmarine" selbst in vielen Publikationen immer noch wie selbstverständlich genutzt wird, auch wenn es seit einem guten Vierteljahrhundert „Deutsche Marine" heißen muss.

Dräger

Ziviler und militärischer Schiffbau:

Ungleiches Paar in gleichem Fahrwasser

Thomas Schwandt

Der Schiffbau ist in seiner Historie früh in den Fokus militärpolitischer Ambitionen geraten. In der Antike entstanden erste Schiffe, die verteidigendem und aggressivem Zwecke dienten. Endgültig etablierte sich der Marineschiffbau im 19. Jahrhundert. Neue Antriebstechnologien und Waffensysteme beschleunigten die Entwicklung, die Werften erweiterten ihr Know-how um die militärische Komponente. Im deutschen Schiffbau entfällt bereits ein Drittel des Umsatzes auf den Marineschiffbau. Bau und Reparatur grauer Schiffe prägen zunehmend Deutschlands maritime Industrie.

Die zu Zeiten der griechischen Antike und des Römischen Reichs im Mittelmeer weit verbreitete Triere gilt in der maritimen Geschichte als erster Schiffstyp, der gezielt für den Krieg konstruiert wurde. Zeugnis davon geben die drei markanten Ruderreihen der rund 35 Meter langen Triere und der bronzene Rammsporn am Bug. Ungefähr 170 Ruderer verliehen dem Schiff für die Rammattacke auf gegnerische Einheiten eine wirkungsvolle Geschwindigkeit von bis zu zehn Knoten. Als Blaupause für das Kriegsschiff diente ein zweireihiger Vorgängertyp. Beiden gemein war, dass sie auf Konstruktions- und Bauplänen von Handelsschiffen basierten. Die Geburtsstunde des zivilen und militärischen Schiffbaus als ungleichem Paar in gleichem Fahrwasser.

Foto: © Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons)"

Feier zur Kiellegung des Forschungsschiffs „Sonne“ auf der Meyer Werft Papenburg im April 2013

Autor

Thomas Schwandt Jahrgang 1960, ist freiberuflicher Wirtschaftsjournalist. Er lebt und arbeitet in Rövershagen bei Rostock. Bevor er sich 2009 selbständig machte, war er langjährig Ressortleiter Wirtschaft bei der „Ostsee-Zeitung“. Vorrangig publiziert er zu Themen aus der maritimen Wirtschaft. In den zurückliegenden Jahren avancierte er außerdem zum Buchautor, veröffentlichte bisher sechs Titel, darunter „Das Fanal – Terrorschiff aus Trelleborg“, im SüdWestBuch-Verlag (Waiblingen).

In den folgenden Jahrhunderten änderte sich das nicht grundlegend. Kampffähige und bewaffnete Schiffe wurden zu einem wirksamen Machtinstrument, um politische, wirtschaftliche und expansionistische Interessen von Staaten zu schützen und durchzusetzen. Sie dienten dem Kampf gegen Piraterie, der seeseitigen Verteidigung von Territorien und kamen bei Eroberungsfeldzügen als Truppentransporter zum Einsatz. Die später die Meere dominierenden Segelschiffe waren bis in die Neuzeit hinein schiffbaulich kaum darin zu unterscheiden, ob sie zum Transport von Gütern eingesetzt wurden oder mit Kanonen bestückt waren.

Verschiedene Wege im Schiffbau

Der Abgrenzung in der Bestimmung folgte im Verlauf des 19. Jahrhunderts eine deutliche konstruktive und bautechnische Splittung von zivilem und militärischem Schiffbau. Treiber waren neue Antriebstechnologien und Waffensysteme. So ermöglichte zunächst die Dampfmaschine den Verzicht auf Segel. Mitte des vorletzten Jahrhunderts wurden erste gepanzerte Kriegsschiffe gebaut und die Nachfolger dann komplett aus Stahl gefertigt. Bautechnisch passten die Ingenieure und Konstrukteure das System Schiff dem Einsatz neuentwickelter Waffen an, darunter Sprenggranaten, Torpedos, Minen und großkalibrige Geschütze. Das markante Design von Kriegsschiffen prägten bald hohe Turmaufbauten, gewaltige Schiffsartillerie und der graue Farbanstrich.

Die deutschen Schiffbauer wie auch ihre Kollegen anderswo in der Welt erweiterten ihr Know-how um die militärische Komponente. Zumal sich über die Zeit abzeichnete, dass zu einer Flotte grauer Schiffe nicht nur Kampfschiffe wie Kreuzer, Fregatten, Torpedoboote und U-Boote gehören, sondern auch Transportschiffe, Versorger und Arbeitsboote. Die spe-

Das Team der NVL Group, ehemals Lürssen Defence, gratuliert der Deutschen Marine zu diesem beeindruckenden Jubiläum und wünscht für die Zukunft alles erdenklich Gute und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

N·V·L

THE DNA OF SHIPBUILDING

Die Korvette „Magdeburg“ bei der Fr. Lürssen Werft in Lemwerder, Bremen

Foto: Archiv ES&T

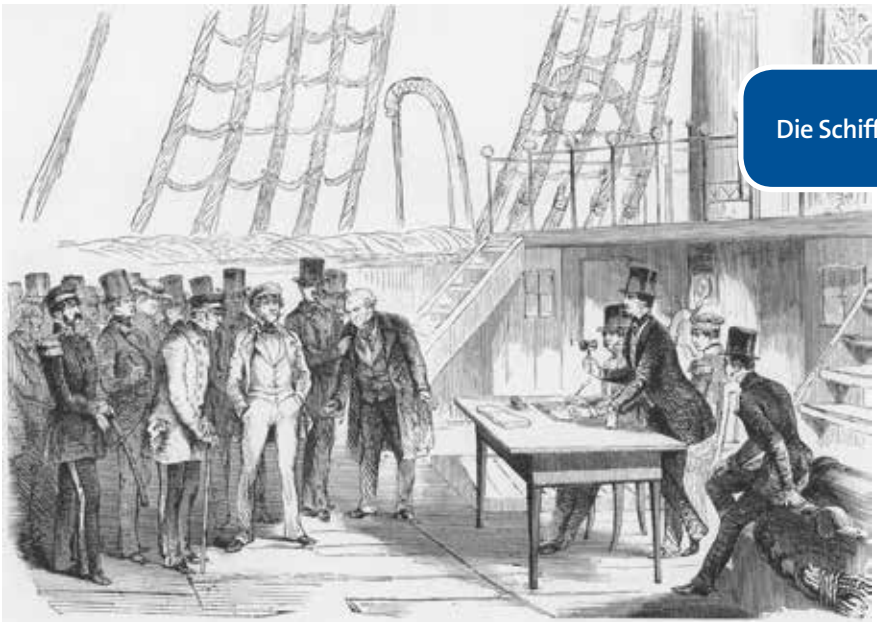
ziellen Anforderungen an Bauweise und Ausrüstung von Marineschiffen qualifizieren diesen Sektor zu einem lukrativen Geschäftsfeld mit hoher Wertschöpfung. Da die Bauaufträge staatlich vergeben werden, impliziert dies gegenüber volatilen Markteinflüssen im zivilen Schiffbau ein gewisses Maß an Sicherheit. Jedoch ist es auch dieser Umstand, der die Auftragslage abhängig vom Etat eines Landes, von geopolitischen Zielen und von sicherheitsrelevanten Fragen macht und dadurch auch in diesem Bereich erhebliche Schwankungen über längere Zeitachsen bedingt.

Der Schutz deutscher Handelsschiffe und die Wehrhaftigkeit zur See gegenüber dem damaligen Kriegsgegner Dänemark bewog 1848 die Nationalversammlung in Frankfurt am Main, den Aufbau einer Reichsflotte zu beschließen. Doch der Mangel an erforderlichen Finanzmitteln und eine veränderte politische Situation durch das Ende des deutsch-dänischen Krieges führten bereits fünf Jahre später zum Verkauf sämtlicher Schiffe der Reichsflotte.

Zum Ende des 19. Jahrhunderts indes frischte in punkto Marineschiffbau der Wind im Deutschen Reich unter Kaiser Wilhelm II. auf und sorgte für lautes Rascheln in den Auftragsbüchern der Werften an Nord- und Ostsee. Der Monarch verfügte einen rasanten Aufwuchs der Kaiserlichen Marine. In größerer Zahl wurden unter anderem Torpedoboote und U-Boote gebaut, hinzu kamen hochseefähige Großlinienschiffe, Schlacht- und Panzerkreuzer sowie weitere Kampfschiffe. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahr 1914 avancierte die Kaiserliche Marine zur weltweit zweitstärksten Armada hinter der Royal Navy.

Innovationen

Im Sog dieser Aufrüstung beschleunigten sich Forschung und Entwicklung im Schiffsdesign, in der maritimen Antriebstechnologie sowie in der betriebs- und sicherheitstechnischen Ausstattung der Schiffe. Neue Innovationen aus der zivilen Schifffahrt überführten die Werften in den Marineschiffbau. Beispielweise kam zu Beginn des vorigen Jahrhunderts der Schiffsdieselmotor in Deutschland zuerst auf einem Handelsschiff zum Einsatz, bevor sich auch die Marineführung von der neuen Antriebstechnik überzeugen ließ. Mit der zunehmenden Komplexität und Einsatzfülle von Schiffsbetriebssystemen stieg auch der Anteil der maritimen Zulieferindustrie. Er reicht von der Motorenherstellung über Navigations- und Kommunikationstechnik bis zu Rettungssystemen. Zudem positio-



Die Schiffe der Reichsflotte werden versteigert

Quelle: Archiv Deutscher Marinebund e.V.

niert sich nicht nur in Deutschland seit jeher das Militär selbst als Spiritus Rector der Entwicklung neuer Technologien. Mit staatlichem Geld werden derartige Programme aufgelegt und Forschungsprojekte finanziert.
Bahnbrechende Ergebnisse wie das Ortungssystem GPS sind auch aus der zivilen Schifffahrt nicht mehr wegzudenken. Aktuell fokussiert sich der Wissens- und Technologietransfer insbesondere auf den Bereich Cybersecurity. Autonome Schifffahrt, digitales Flottenmanagement oder computergestützte Lenkwaffen erfordern ein hohes Maß an Datensicherheit und Zuverlässigkeit.
Der Schiffbauindustrie – in Deutschland seit der Wende im Osten des Landes vorwiegend in privatwirtschaftlicher Hand – stellte sich zu allen Zeiten, wollte sie am Marineschiffbau partizipieren, die Frage, welche und wie viele Kapazitäten es vorzuhalten gilt. Dekaden mit umfangreichen Ersatzinvestitionen folgten nicht selten magere Zeitabschnitte, in denen entweder die Haushaltsmittel knapp waren oder aus sicherheitspolitischer Sicht wenig Erfordernis abgeleitet wurde. Zahlreiche Werften schlossen ein Engagement im grauen Sektor aus. In der DDR war vornehmlich die Peene-Werft in Wolgast mit dem Neubau von Marineschiffen befasst. Es entstanden leichte Torpedoschnellboote, Minensuch- und Minenräumboote, U-Bootjäger und Landungsboote für die Volksmarine, aber auch für die sowjetische Seekriegsflotte.
In Westdeutschland waren nach dem Zweiten Weltkrieg nahezu alle namhaften Schiffbauunternehmen zwischen Kiel, Hamburg und Bremen im Marineschiffbau involviert. Durch Insolvenzen und einen fortschreitenden Konzentrationsprozess in der Branche beschränken sich die Kapazitäten mittlerweile auf einige wenige Werftgruppen wie thyssenkrupp Marine Systems (tkMS), Lürssen-Group und German Naval Yards. Deren Produktportfolio umfasst nach jüngsten Angaben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) unter anderem U-Boote, Fregatten, Korvetten, Patrouillenboote, Kampfboote, Minenabwehreinheiten sowie Versorgungs- und Unterstützungsfahrzeuge.

Mehr Konkurrenz

Der deutsche Schiffbau ist in den zurückliegenden drei Jahrzehnten erheblich unter Druck geraten. Ein gigantischer und massiv staatlich unterstützter Zuwachs an Werftkapazitäten vor allem in Südkorea, China und Vietnam hatte zur Folge, dass in fast allen Segmenten die Aufträge europäischer Reeder nach Asien abwanderten. Laut VSM erreichte im Jahr 2021 die Werftindustrie in der Europäischen Union (EU) sowie in Norwegen und im Vereinigten Königreich nur noch ein Prozent des weltweiten Auftragsvolumens. Im Spezialschiffbau bietet sich den deutschen Werften die Chance, im Wettbewerb zu bestehen und auch aus strategischen Erwägungen das Know-how für den Bau von Cruise Linern, Forschungs- und Mehrzweckschiffen bis hin zu Megayachten und eben Neubauten für die Deutsche Marine zu erhalten. Der VSM beziffert im Jahresbericht 2021/22 den Anteil des hiesigen Marineschiffbaus am Gesamtumsatz der Werften auf rund ein Drittel und betont zudem, dass diese Sparte „Know-how auch für zivile Anwendungen sichert und entwickelt".

Eine veränderte weltpolitische Lage

Die drastisch veränderte weltpolitische Lage, verursacht durch den russischen Überfall auf die Ukraine im Februar 2022, hat in Deutschland zu einer abrupten Abkehr vom seit Jahren bedenkenlos gefahrenen Sparkurs in den Streitkräften geführt. Von dem im vorigen Jahr beschlossenen Sondervermögen für die Bundeswehr im Volumen von 100 Milliarden Euro entfällt gut ein Fünftel auf die Deutsche Marine und fließt zum Teil in beschlossene Beschaffungsprogramme mit ein. Zum Beispiel ist der Neubau von vier Fregatten F126, fünf Korvetten K130, zwei U-Booten der Klasse U212 CD sowie von zwei Betriebsstoffversorgern und drei Flottendienstbooten in den nächsten Jahren auf den Weg gebracht. Da der deutsche Marineschiffbau bis zu 70 Prozent durch Exportaufträge auslastet wird, hat sich kurzfristig ein zusätzlicher Bedarf an Kapazitäten für Neubau und Reparatur aufgetan. Mit Übernahme der während der Covid-19-Pandemie in Insolvenz geratenen Werften in Wismar und Warnemünde durch tkMS bzw. den Bund gerät der militärische Schiffbau unvermittelt zum Bewahrer industrieller Strukturen des zivilen Schiffbaus und seiner Zulieferer. Ein Rollentausch im historischen Rückblick auf die Branche in der Antike.

SYSTEMATIC

Die **SitaWare** Suite

SitaWare Headquarters

Führungsinformationssystem für alle stationären, verlegefähigen und seegehenden Einheiten.

SitaWare Insight

Integrierte Lösung zur Unterstützung der JISR-Prozesse im Militärischen Nachrichtenwesen.

SitaWare Frontline

Battle Management System für die Landstreitkräfte.

SitaWare Edge

Verlängerung des gemeinsamen Lagebilds für den abgesessenen Einsatz.

Die Stärkung der maritimen Dimension

Ein Beitrag des Verbandes Deutscher Reeder zum 175-jährigen Jubiläum der Deutschen Marine

Irina Haesler

"A good Navy is not a provocation to war. It is the surest guaranty of peace."

Diese berühmten Worte, die US-Präsident Theodore Roosevelt am 2. Dezember 1902 vor dem US-Kongress sprach, könnten heute nicht aktueller sein:
Frieden ist die Grundvoraussetzung für unseren heutigen und künftigen Wohlstand. Um diesen dauerhaft und nachhaltig zu gewährleisten, benötigt es Freiheit und Sicherheit, die wiederum durch die verschiedensten Akteure garantiert werden. Wenn es um die maritime Dimension der deutschen Sicherheit geht, so führt kein Weg an der Deutschen Marine vorbei. Denn sie ist es, die Seewege sichert und der deutschen Handelsflotte buchstäblich „den Weg frei macht", damit diese ihre Verpflichtungen erfüllen und Güter und Rohstoffe zuverlässig zum Ziel bringen kann.

Foto: VDR

Verband Deutscher Reeder

Autor

Irina Haesler ist Volljuristin und seit September 2022 Mitglied der Geschäftsleitung des Verbandes Deutscher Reeder. Seit 2013 verantwortet sie bereits von Brüssel aus für den Verband die EU- und Sicherheitspolitik.

Denn mit 90 Prozent aller transportierten Waren mit einer jährlichen Anzahl von 11 Milliarden Tonnen Güter im Wert von 15 Billionen US-Dollar beherrscht die Schifffahrt die globalen Handelsströme. Deutschland zählt dabei zu einer der wichtigsten Schifffahrtsnationen der Welt. Von dort aus wird aktuell die weltweit größte Containerschiffsflotte und die siebtgrößte Handelsflotte der Welt betrieben. Bei der Containerschiffsflotte belegt Deutschland vor China Platz eins, was die Anzahl der von Deutschland aus bereederten Containerschiffe betrifft. Die deutsche Handelsschifffahrt ist dabei dringend auf eine starke Marine angewiesen. Denn nur durch genügend Präsenz und ausreichende Ressourcen ist es dieser möglich, weltweit aktiv zu sein, um auch die für die Handelsschifffahrt essentiellen Seewege zu schützen. Eine leistungsstarke Marine ist daher im ureigenen Interesse deutscher Reeder. Gerade in Deutschland ist Schifffahrt einzigartig: Eine internationale Führungsrolle wird mit mittelständischer Prägung vereint. Mehr als drei Viertel der ansässigen Reedereien haben lediglich 10 oder weniger Schiffe im Eigentum. Viele dieser Häuser sind familiengeführt und tief am Standort verwurzelt. Diese Unternehmen waren in der über 10 Jahre dauernden Schifffahrtskrise das Rückgrat des Sektors. Ein zuvor deutlich geschwächter Standort, konnte in den letzten zwei Jahren erfreulicherweise wieder an Stabilität gewinnen und sich zukunftsfähig ausrichten. Als weltweit drittgrößtes Import- und Exportland spielt die Handelsflotte bei der Versorgung der Bevölkerung durch Importe als auch für den wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands aufgrund von Exporten über den Seeweg eine tragende Rolle. Diese Führungsrolle gilt es nun weiter auszubauen. Deutsche Marine und Handelsflotte stehen damit zweifelsohne in einer engen Beziehung zueinander. Gestalten sie doch gemeinsam maßgeblich die für Deutschland wichtige maritime Dimension.

Nicht zuletzt der völkerrechtswidrige Überfall Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 hat uns alle mit einer neuen Wirklichkeit konfrontiert, geopolitische Ordnungen verrückt und im Rahmen der damit eingeläuteten Zeitenwende zu einer neuen Auseinandersetzung mit Sicherheitsfragen geführt. Die seit dem Ende des Kalten Krieges für beendet geglaubten Bedrohungslagen müssen nun neu bewertet und Deutschland seine neue Führungsrolle in Europa und der Welt ausbauen. Dabei ist die maritime Souveränität Kern einer neuen nationalen Resilienz. Denn Ziel der maritimen Souveränität ist, die möglichst nachhaltige Versorgung und Sicherung Deutschlands mit Waren und Energie – auch im Krisenfall. Maritime Souveränität darf daher nicht reaktiv sein, sondern Strukturen und Prozesse müssen proaktiv und langfristig geschaffen werden. Für Deutschland ist dabei die beste Vorbereitung auf veränderte Versorgungsnotwendigkeiten und künftige Krisen, seine Handelsflotte und seine Führungsrolle als maritime Leitnation weiter zu stärken. Dafür bedarf es Marine und Handelsschifffahrt gleichermaßen. Diese verschaffen Deutschland gemeinsam nicht nur den Zugang zu sicheren Seewegen und somit einer verlässlichen Anbindung an den internationalen Handel, auch hängt der Übergang zu sauberer Energie maßgeblich von funktionierenden globalen Lieferketten bei der Beschaffung von der für die Energiewende benötigten Rohstoffen, wie bspw. Nickel, Aluminium, Palladium oder Seltenen Erden ab. Um Abhängigkeiten von bestimmten Ländern und Regionen zu vermeiden, ist eine Diversifizierung der Lieferketten geboten. Durch ihre internationale Ausrichtung können deutsche Reedereien diese jederzeit bedienen. Maritime Resili-

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) vertritt die gemeinsamen wirtschafts- und sozialpolitischen Interessen der deutschen Reedereien auf der Ebene des Bundes und der Länder sowie gegenüber europäischen und internationalen Instanzen.

Quelle: Fotalia/Nutzungsrechte VDR

enz erfordert zweifelsohne transformative Ansätze in einem sich künftig stetig wandelnden Umfeld. Hierfür bedarf es für die Reedereien aber auch einer standortbezogenen und verlässlichen Schifffahrtspolitik, um mit diesen Herausforderungen entsprechend umgehen zu können.

Auch der Klimawandel birgt für Deutschland Veränderungen im Sicherheitsbereich. Durch die Verschiebung agrarischer Muster und Migrationsbewegungen aufgrund steigender Temperaturen werden sich global langfristig ebenfalls Logistikketten und damit Schifffahrtsrouten verschieben. Internationale Handelsrouten sind und waren schon immer Seismografen für Störungen. Das gilt nicht nur für kriminelle Aktivitäten auf See, Kriege, sondern künftig insbesondere für Naturkatastrophen. Umso wichtiger ist es, dass die Bundesregierung ihre Anstrengungen zur Bekämpfung des Klimawandels auf internationaler Ebene im Rahmen der Internationalen Maritimen Organisation weiter verstärkt. Die Seeschifffahrt ist schon heute das effizienteste Transportmittel, um Waren international zu transportieren. Die Branche hat es sich zudem zum erklärten Ziel gesetzt, spätestens 2050 ihre Schiffe klimaneutral zu betreiben.

Zweifelsohne ist die Stärkung der maritimen Dimension für die strategische Autonomie Deutschlands notwendige Bedingung. Wichtig ist dabei, dass die Handelsschifffahrt auf nationaler Ebene als wichtiger und verlässlicher Partner im Rahmen einer nationalen Sicherheitsstrategie anerkannt und eingebunden wird; auf die Unterstützung der Deutschen Marine sind wir dabei angewiesen. Die Schaffung eines Forums zum Austausch zwischen Marine, Handelsschifffahrt und Bundesregierung zu maritimen Sicherheitsfragen wäre ein wichtiger Etappenschritt.

Maritime Fragen entsprechend zu adressieren sind für Deutschland nicht nur im sicherheitspolitischen und wirtschaftlichen, sondern auch im ökologischen Interesse. Insgesamt braucht es ein klares Bekenntnis der Bundesregierung zum politisch-strategischen Stellenwert der Handelsschifffahrt und der Marine für Deutschland. Es ist höchste Zeit, Deutschland vom Meer aus zu betrachten und nicht nur von Land.

„When you are asked if you can do a job, tell 'em: 'Certainly I can!"

Auch diese Worte Roosevelts sollten uns dabei Aufforderung und Ansporn sein. Der Verband Deutscher Reeder gratuliert der Deutschen Marine zu ihrem 175-jährigen Bestehen und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit.

WIR GRATULIEREN DER
DEUTSCHEN MARINE HERZLICH ZUM
175. JUBILÄUM!

DIE MTG IST SEIT 57 JAHREN PARTNER DER DEUTSCHEN MARINE.

www.mtg-marinetechnik.de

MTG MARINETECHNIK

INDEPENDENT NAVAL CONSULTANTS

Deutschland sollte Marinewissenschaft stärker fördern

Dr. Sebastian Bruns und Hans Uwe Mergener

Es wäre wünschenswert, dass das deutsche maritime Denken weiterentwickelt wird. Wenn Deutschland Botschaften vermitteln möchte, sollte die Marine als ein Instrument angesehen werden, das die Politik auf andere Weise fortsetzt.

Der 175. Geburtstag der Deutschen Marine ruft vordergründig vor allem den Historiker auf den Plan, gilt es doch, die großen Linien zu spannen. Solch eine eher verengte Sichtweise aber hat gleich zwei wesentliche Probleme. Zum einen stützen sich Geschichtswissenschaftler auf Quellen wie Akten, Tagebücher und Fotos, deren Zugang meist reglementiert und üblicherweise jenseits der 30-Jahre-Marke liegt. Zu gegenwärtigen Entwicklungen die Deutsche Marine betreffend sind Historiker weit weniger auskunftsfreudig und -fähig. Die nicht nur auf den deutschsprachigen Raum begrenzte ewige Faszination von Skagerrak-Schlacht und Scapa Flow, Tirpitz, Raeder und Dönitz, Schlachtschiff „Bismarck" und Typ-VIIC-U-Booten tut ihr übriges. Zum anderen arbeiten viele Militärhistoriker eben Einzelaspekte äußerst detailliert und in großer Tiefe auf, während die Lehren für die Gegenwart häufiger in den Hintergrund treten. Und ist es nicht überzeugend, zu fragen, welche Lehren man denn aus den oben kursorisch genannten Beispielen für das 21. Jahrhundert überhaupt ziehen kann? Ein vielbemühtes und irrtümlich Mark Twain zugeschriebenes Sprichwort sagt schließlich, dass sich Geschichte nicht wiederhole.

Hier kommen die Politikwissenschaftler ins Spiel, zumindest jene, die sich mit sicherheitspolitischen Fragen befassen. Ihre Disziplin ist es, Erkenntnisse und Erfahrungen zu den politischen Dimensionen der Sicherheitspolitik systematisch zu erweitern, sammeln, aufzubewahren, zu lehren und weiterzugeben. Auch sie sind gehalten, große Linien zu zeichnen und bisweilen als unabhängige Berater von politischen Entscheidern sowie zur Information von Öffentlichkeit und Medien zu wirken. Allerdings müssen die Mittelgeber von der Förderung der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Marinefragen überzeugt werden. Darüber hinaus sind viele deutsche Universitäten ohnehin nicht gerade als Ort der abgewogenen Auseinandersetzung mit militär- und verteidigungspolitischen Fragen bekannt, wie die immer wieder aufkeimende Debatten über so genannte Zivilklauseln, aber auch die Behinderung und Störung des wissenschaftlichen Betreibens belegen.

Autor

Dr. Sebastian Bruns und **Hans Uwe Mergener,** Institut für Sicherheitspolitik an der Christian-Albrecht-Universität, Kiel

Foto: US Naval Academy

An der US Naval Academy in Annapolis werden nicht nur Offiziersanwärter ausgebildet, sondern es wird auch wissenschaftliche Forschung zum Thema Marine betrieben.

Marine als Wissenschaft

Nicht zuletzt ist aber gerade die Struktur einer hierarchischen Organisation wie einer Marine potenziell abschreckend: Ihre Abkürzungen, ihre Fachworte, ihre Riten und Rituale entziehen sich zwar nicht der Faszination, wohl aber braucht es einen intellektuellen und oft auch persönlichen Zugang zu diesem Sujet. Der Rückzug der Bundeswehr aus der Fläche hat auch hier gravierende Folgen, denn weniger Bezüge zur Marine bedeutet letzlich auch für den wissenschaftlichen Nachwuchs, dass man sich andere Themen sucht. Wenn es um die Neubeantragung des nächsten Projekts geht, ist manch anderer Forschungsgegenstand wesentlich einfacher, selbst wenn man dafür im Elfenbeinturm verbleibt. Denn:

Eine klassische Marinewissenschaftlerkarriere, gar einen entsprechenden universitären Lehrstuhl eines Michael Salewski (Kiel) oder eines Jürgen Rohwer (Stuttgart), gibt es nicht mehr. Zwar haben sich an den Universitäten der Bundeswehr in Hamburg und München sowie am Kieler Institut für Sicherheitspolitik und an der Universität Bonn Einzelpersonen oder kleinere Zellen der maritimen Sache verschrieben, doch eine echte Zeitenwende hin zu einer strukturellen, verlässlichen und langfristigen Förderung der Marinewissenschaft ist noch nicht in Sicht. Die Deutsche Marine selbst hält zwei marinewissenschaftliche Dienstposten in Potsdam und Flensburg für ausreichend.

Das führt zum Subjekt des Interesses selbst. Seestreitkräfte sind aufgrund ihres Wesens, ihrer strategischen Kultur, ihrer Rolle am Rande der sicherheitspolitischen Community und mit Blick auf ihre Aufgaben überwiegend operativ orientiert. Sie müssen den Tagesbetrieb leisten, sie fahren zur See. Für die Deutsche Marine gilt: Drei Jahrzehnte von Einsätzen niederer Intensität und institutionellem Schrumpfkurs bei gleichzeitig ausufernder Bürokratie haben auch das zivil-militärische Verhältnis verändert. Gerade als Teilstreitkraft der vielgerühmten Parlamentsarmee sollte die Marine eigentlich auch im Lastenheft haben, eine akademische Agenda – Forschungsinteressen mit Praxisbezug! – zu entwickeln und mit Politikwissenschaftlern und Zeithistorikern einen strukturierten Austausch zu pflegen.

Dabei ist die Ausgangslage noch halbwegs günstig, denn die letzten Jahre haben Nachwuchswissenschaftler immer wieder an das Thema Marine bzw. Maritime Sicherheit herangeführt, gerade weil es nicht um das Nietenzählen oder den Abgleich von Waffensystemen ging. Vielmehr haben die Meereswissenschaften, das Seerecht und die Themen maritimer Realität – z.B. Piraterie, Klimawandelaspekte, Flüchtlingsbewegungen, der Aufstieg Chinas, unbemannte Systeme, die Entwicklung der US-Marine als Hegemon des maritimen liberalen Weltordnungssystems u.v.a. – an Provenienz gewonnen. Gleichwohl: Ohne eine strukturelle Forderung und Förderung verpuffen diese intellektuellen Investments. Die Abwanderung, der „Brain Drain" ins Ausland, ist auch im Bereich der Marinewissenschaft überaus deutlich. Schottland, Kanada, Dänemark, die USA, selbst Österreich bieten deutschsprachigen Wissenschaftlern mit maritimem Fokus offensichtlich bessere Bedingungen. Wir sollten nicht bis zum 200. Geburtstag deutscher Marinen warten, dies zu ändern, zumal die wissenschaftsnahen Vorfeldorganisationen – z.B. die Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DGSM), der Deutsche Marinebund (DMB) oder das Deutsche Maritime Institut (DMI) – vor signifikanten demographischen Herausforderungen stehen und sich ihrer Bedeutung an der Schnittstelle zwischen praxisnaher Wissenschaft, Publizistik, Nachwuchsgewinnung und Information der öffentlichen Debatte oftmals erst wieder gewahr werden müssen. Dazu gehört freilich auch, dass Universitäten, Ministerien, Nichtregierungsorganisationen und die Streitkräfte selbst unverkrampfter als in den letzten Jahrzehnten aufeinander zugehen, der Sache wegen!

Russland und China machen mit ihren Marinestreitkräften Politik

Die Weltmeere, auf denen Marinen operieren, trennen nicht nur. Sie verbinden auch – ohne die Kommunikationslinien zur See wäre Globalisierung nicht möglich geworden. Zusammenarbeit zwischen Marinen manifestiert das Verhältnis von Nationen zueinander. Gemeinsame Übungen können Ausdruck von Gleichgesinnung und sogar Partnerschaft sein. Die Präsenz von Marineeinheiten übermittelt Botschaften. Manch-

SCHLÜTER UNIFORMEN
DEUTSCHLAND DIENEN MIT STIL

- Uniformen nach Maß online konfigurieren (beispielsweise Innenfutter farbig, Kompanie- oder Geschwaderwappen, eingesticker Name)
- Stilvolle Abendgarderobe
- Diensthemden nach Maß und Konfektion
- Schneidige Schirmmützen, Schiffchen und handgestickte Schulterklappen
- Edle Accessoires (Winkel. Gürtel,...)
- Kameradschaftliche Geschenke
- Änderungsservice bei Beförderungen

HOCHWERTIGE QUALITÄT
GUT SITZENDE UNIFORMEN
BUNDESWEITE PARTNERSCHNEIDEREIEN

mal subtil. Manchmal sehr provokativ – im besten Sinne des Wortes.
Politikwissenschaftlich ist die Marine mehr als ein Forschungsobjekt. Mit der Präsenz von Marineeinheiten verbinden sich Botschaften. Deutschland untermauerte mit der Indo-Pazifikreise der Fregatte „Bayern" sein Engagement in der Region und bekundete seine Solidarität mit den Verfechtern einer regelbasierten multilateralen Ordnung. Ein regional gemeintes und ein globales Signal, dass auch Deutschland für die Freiheit der Schifffahrt in umstrittenen Gewässern eintritt, war eine weitere Botschaft.

Schwimmende Botschafter

Die Kreuzfahrt der „Admiral Gorshkov", einer Fregatte der Russischen Marine, die in der Öffentlichkeit wenig Beachtung gefunden hat, ist ein weiteres Beispiel des Einsatzes von Marineeinheiten als Emissärinnen. Auf ihrer Reise ergaben sich denkwürdige Begebenheiten. Sie traf chinesische, iranische und südafrikanische Marineeinheiten im Rahmen zweier getrennter trilateraler Manöver. Darüber hinaus verdienen Hafenaufenthalte in Djibouti und Dschidda Beachtung.
Der als Langstreckentest deklarierte Ausflug der den hyperschallschnellen Zirkon-Flugkörper tragenden „Admiral Gorsh-

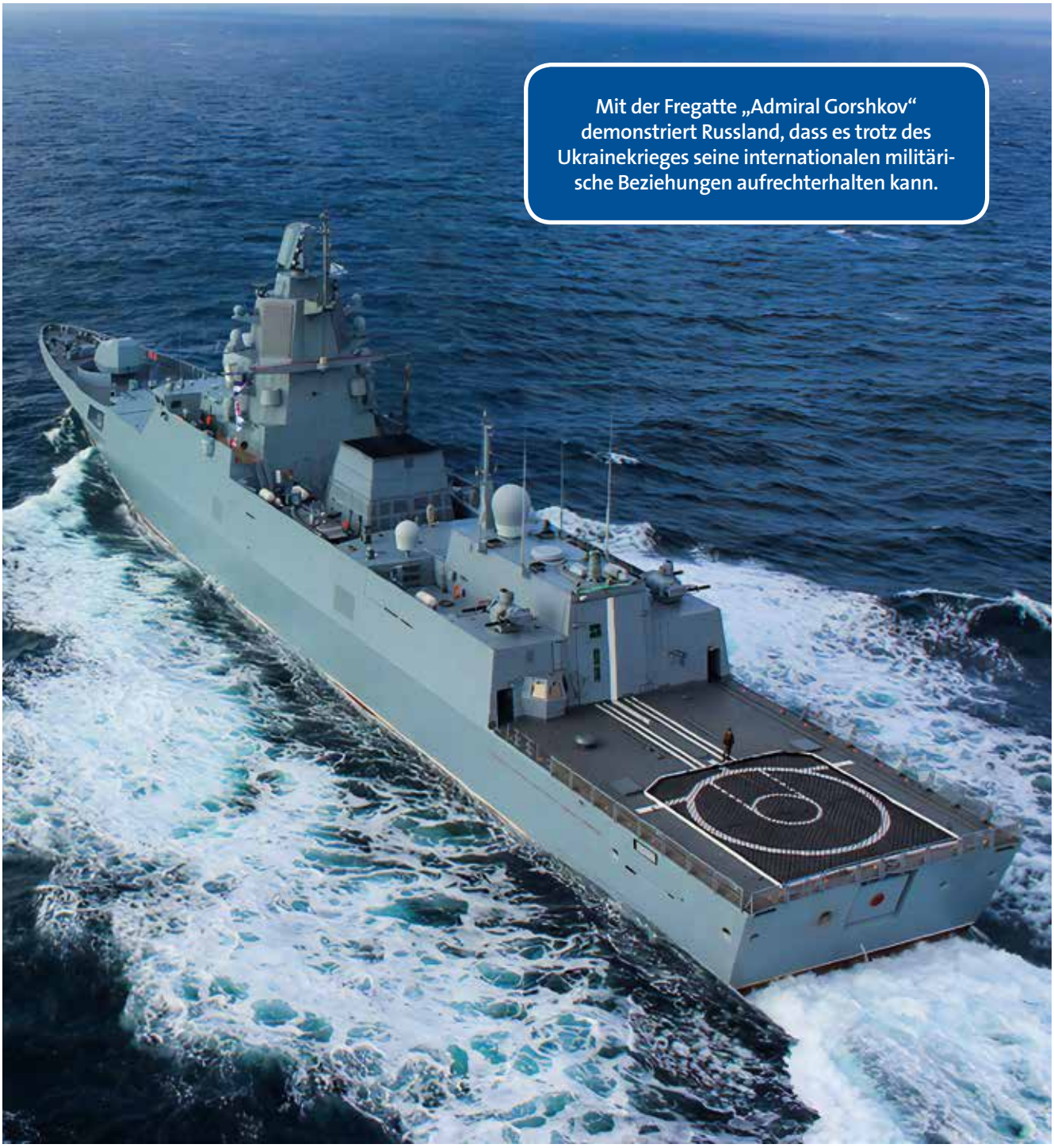


Foto: Russisches Verteidigungsministerium

Mit der Fregatte „Admiral Gorshkov" demonstriert Russland, dass es trotz des Ukrainekrieges seine internationalen militärische Beziehungen aufrechterhalten kann.

kov" ist mehr als eine Waffenschau. Es ist ein sichtbarer Beweis dafür, dass der Kreml in der Lage ist, seine internationalen militärischen Beziehungen trotz der Belastung seiner Streitkräfte und seiner Wirtschaft durch den Krieg in der Ukraine aufrechtzuerhalten. Und, dass die von der westlichen Gemeinschaft ersehnte Isolation Moskaus nach dem illegalen Einmarsch in die Ukraine im globalen Süden nicht die erwarteten Früchte trägt. Über diese Demonstration hinaus markieren die Übungen und Hafenbesuche den schleichenden und sich unterhalb der Wahrnehmungsschwelle der breiten Öffentlichkeit vollziehenden Wandel.

Regionale Beobachter stellen eine Zunahme der russischen und chinesischen Marinepräsenz im Indischen Ozean fest. Russische Seestreitkräfte haben in der Vergangenheit Übungen mit chinesischen und iranischen Einheiten im nördlichen Indischen Ozean durchgeführt. Jetzt haben sie zusammen mit chinesischen vor Südafrika operiert. Die chinesischen Seestreitkräfte bestücken eine ständige Task Force im Golf von Aden. In Djibouti unterhält die chinesische Marine seit 2017 einen Stützpunkt. An der Gegenküste, im pakistanischen Gwadar, zeichnet sich eine Militärbasis ab. In Bur Sudan am Roten Meer befindet sich ein russischer Militärstützpunkt im Werden. Über ihre Präsenz und ihren operativen Wert hinaus werden diese Stützpunkte die strategische Reichweite Moskaus und Pekings in Afrika und darüber hinaus bis in den Nahen und Mittleren Osten erhöhen. Wir können also beobachten, wie maritime Geopolitik vor unseren Augen gemacht wird.

Für uns verbirgt sich hinter diesen Entwicklungen die Botschaft, dass sowohl China als auch Russland in der Region nicht als die systemischen Rivalen wahrgenommen werden zu denen sie der ‚Kollektive Westen' stempelt.

Womit wir zurückkommen auf den Eingangsgedanken dieses Abschnitts. Anders als die gerne bemühte Floskel zeigen sich die chinesische und die russische Marine als tatsächliche Botschafter in blau. Sowohl Moskau als auch Peking nutzen den Einsatz von Marineeinheiten als strategisches Kommunikationsmittel. Wovon, von der „Bayern" abgesehen, Berlin wenig Gebrauch macht. Sicherlich, es gab in der Vergangenheit Momente, da Marineeinheiten Botschaften setzten. Die ständige Teilnahme deutscher Seestreitkräfte in NATO-Einsatzgruppen ist Ausdruck unserer Bündnissolidarität. Das „We Stand by You" des deutschen Zerstörer „Lütjens" beim Passieren der USS „Winston Churchill" am 14. September 2001 stand (und steht!) für Verbundenheit und Zusammenhalt.

Die nächsten 175 Jahre

Für die nächsten 175 Jahre Deutsche Marine wäre zu wünschen, dass sich das deutsche maritime Denken im Sinne strategischer Kommunikation weiterentwickelt. Wenn Deutschland Botschaften zu verbreiten hat, dann ist die Marine eine „Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln" (Gleiches gilt für andere Teilstreitkräfte – doch hier geht es um den Geburtstag der Marine). Mit der Entsendung einer Marineeinheit und ihrer Präsenz wird die Bereitschaft, auf geduldigem Papier formulierte Prinzipien realpolitisch zu unterlegen, greifbar.

SAUER HAUG EK GIRODIN Sauer Compressors

Sauer Kompressoren: Marine Know-how aus Kiel

Mit mehr als 65 Jahren Erfahrung und Kompetenz in der Entwicklung und Herstellung von Marinekompressoren sind wir mit den speziellen Anforderungen in diesem Markt bestens vertraut.

Wegweisende Sauer Technologien wie das zentrale Hochdrucksystem und im speziellen unsere amagnetischen Kompressoren sind seit Jahrzehnten verlässliche Komponenten bei einer Vielzahl von Marinen.

J.P. Sauer & Sohn Maschinenbau GmbH
Brauner Berg 15, 24159 Kiel
TELEFON 04 31 – 39 40-0 | E-MAIL sales@sauercompressors.de

www.sauercompressors.com

Mit dem neuen Zielbild plant die Marine für die Zeit nach 2035

Hans Uwe Mergener

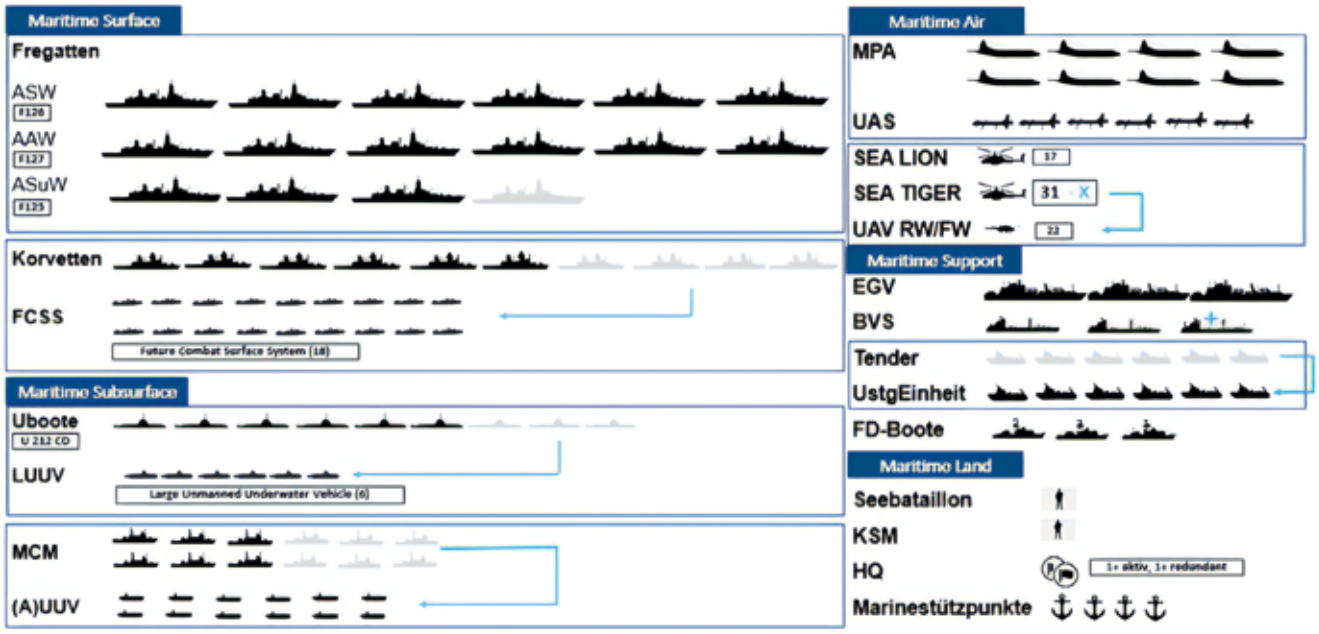
Geht es nach den Vorstellungen des Marinekommandos wie sie im Zielbild für die Marine ab 2035 im März veröffentlicht wurden, so sieht die Flotte in den Jahren nach 2035 einer Zielstruktur von 15 Fregatten, sechs Korvetten Typ 130, sechs U-Booten Typ 212CD, acht Seefernaufklärern, bis zu 48 Hubschraubern, drei Flottendienstbooten, drei Flottentankern, drei Einsatzgruppenversorgern und sechs neuartigen Unterstützungsplattformen entgegen.

Diese ‚Order of Battle' ist die Ableitung der Marine aus einer Lagebeurteilung, die die aktuellen und projizierten Risiken berücksichtigt. Schon in der Vergangenheit ließ sich die fliegende, schwimmende und tauchende Flotte nicht nur auf die Ostsee einengen. Der atlantische Nordflankenraum geriet zwar ein wenig aus der Schussrichtung. Doch blieben die Herausforderungen um das GIUK-Gap – also die gedachte Linie zwischen Grönland, Island und dem Nordende Großbritanniens – sowie der Seegebiete östlich und südöstlich davon ebenso strukturbestimmend für eine deutsche Marine wie die Ostsee und ihre Zugänge. Das galt übrigens auch für die beiden deutschen Marinen nach dem 2. Weltkrieg.

Mit dem Zielbild 2035+ zeichnet das Marinekommando ein Gesamtbild des Interessengebietes der Allianz zwischen Europa und Nordamerika. „Kriegsschiffe müssen Seekrieg im Nordatlantik multidimensional und auf große Distanz führen können", ist auf Seite 6 zu lesen. Einer arktischen Relevanz, wie sie NATO-Staatssekretär Jens Stoltenberg 2022 herstellt – „NATO ist eine arktische Allianz" – mag sich die Deutsche Marine im Zielbild noch nicht explizit anschließen. Sie ordnet sich vielmehr ein in die Operationsräume Nordatlantik, Nord- und Ostsee.

Dahinter steckt nicht nur die aus der aktuellen und zu antizipierenden Bedrohung folgernde Verweigerung eines Aufmarschraumes für gegnerische Kräfte (Stichwort A2D). Deutschland ist aufgrund seiner zentralen geografischen Lage in Europa die logistische Drehscheibe für Personal- und Materialbewegungen der Partnerstreitkräfte. Sie müssen im Sinne einer glaubwürdigen Abschreckung und Verteidigung schnell verlegt werden können. Der Sicherung der Seewege als einer conditio sine qua non trägt die Marine Rechnung. Im Zielbild wird festgestellt: „Es bietet sich an, das erweiterte NATO Bündnisgebiet in der Ostsee stärker in die Planung maritimer Verteidigung ein zubinden." Für die Marine wird „hohe Präsenz in den Operationsräumen Nordatlantik, Nord- und Ostsee bereits im Frieden" erforderlich. Neben dieser regionalen Fokussierung sollen die Seestreitkräfte auch Deutschlands globalen Verpflichtungen Rechnung tragen. Es wird so zwar nicht im Zielbild formuliert. Doch gehört es zur DNA von Marinen, für weltweite Engagements bereit zu stehen. In Vorträgen und Interviews spricht der Marinechef gern von seiner Marine als „regionally rooted, globally engaged".

Struktur der Flotte ab 2035



Künftige Flottenstrukur

Das Zahlenwerk ist an den Forderungen des ‚NATO Force Model' orientiert. „So haben wir beispielsweise 15 Fregatten zu stellen, davon sechs Flugabwehr-Fregatten und sechs spezialisierte Fregatten zur U-Boot-Jagd", erläutert Vizeadmiral Kaack den Umfang der Großkampfschiffe. Gegenüber dem bisherigen Plan 2031 (abgeleitet aus dem NATO Defence Plan) sieht die Marinezielstruktur 2035+ die gleiche Anzahl von 15 Fregatten vor. Also keine eigentliche Neuigkeit. Was sich ändert ist die Zusammensetzung. Im Aufgabenbereich Überwasser und Luftverteidigung sind sechs Fregatten F127 vorgesehen. Sie sollen die Nachfolge der Fregatten der Sachsen-Klasse (F124) antreten. Sechs Fregatten F126 sind für den Seekrieg Unterwasser ausgewiesen. Der Zielumfang der für Aufgaben des internationalen Krisenmanagements vorzusehenden F125 wird gegenüber der bisherigen Planung um eine reduziert.
Ein ‚Future Combat Surface System' mit bis zu 18 kompakten Plattformen soll zusammen mit Korvetten das Portfolio Überwasserseekrieg mit „Strike-Fähigkeit" insbesondere in Randmeeren bilden. Bis zu zwölf Minenabwehreinheiten sind vorgesehen. Eine der Redaktion vorliegende Grafik wirft sechs MCM-Einheiten aus, die mit zwölf unbemannten Systemen zur Minenjagd, der sogenannten MCM-Toolbox zusammenwirken. Dabei handelt es sich um unbemannte Fähigkeitsträger unterschiedlicher Größe und Funktion. Fakt ist, dass die Minenabwehr-Plattformen der Marine ab 2035 breiter ausgelegt sein werden als bisherige Minenkampf-Fahrzeuge. Neben ihrer originären Aufgabe werden sie für Seabed Warfare und Aufklärung (Unterwasser) eingesetzt.
Neben Korvetten und Minenkampffahrzeugen sollen auch U-Boote, Seefernaufklärer und Hubschrauber Unterstützung durch unbemannte Systeme erhalten: U-Boote werden mit sechs Unterwasserdrohnen (Large Unmanned Underwater

Foto: NATO

Das Minenjagboot Homburg mit dem Seefuchs

TAMSENMARITIM

PARTNER DER DEUTSCHEN MARINE

Schiffsreparatur | Schiffsneubau | GFK-Großbauteile | Konstruktion | Service

www.tamsen-maritim.de

Vehicle), P-8A Poseidon bzw. MAWS mit sechs, die Bordhubschrauber Sea Tiger mit 22 fliegenden Drohnen komplementiert.
Im 175. Lebensjahr der Deutschen Marine richtet der Inspekteur der Marine mit der Veröffentlichung ihrer zukünftigen Struktur den Blick nach vorne. Er selbst sagt im Interview mit den Kieler Nachrichten: „Im Zielbild 2035+ wollen wir einen großen Strauß aufmachen". Dabei geht es ihm nicht um Flaggenstöcke. Vielmehr soll die Marine zukunftsfähig bleiben oder werden.

Foto: Royal Navy

Eine Seefuchs-Drohne von Atlas Elektronik wird von einem Mitglied der Minenbeseitigungscrew der HMS Bangor in die Abschussposition manövriert. Bei diesem Einsatz vor der libyschen Küste in der Nähe des wichtigen Hafens von Tobruk hat die HMS Bangor eine Unterwassermine zerstört. Die Besatzung fand den Sprengkörper in 145 Metern Tiefe Wasser und entsorgte ihn mit Hilfe des Unterwasserdrohnensystems Seefuchs.

Die Deutsche Marine will verstärkt auf Multi-Domain Operations setzen.

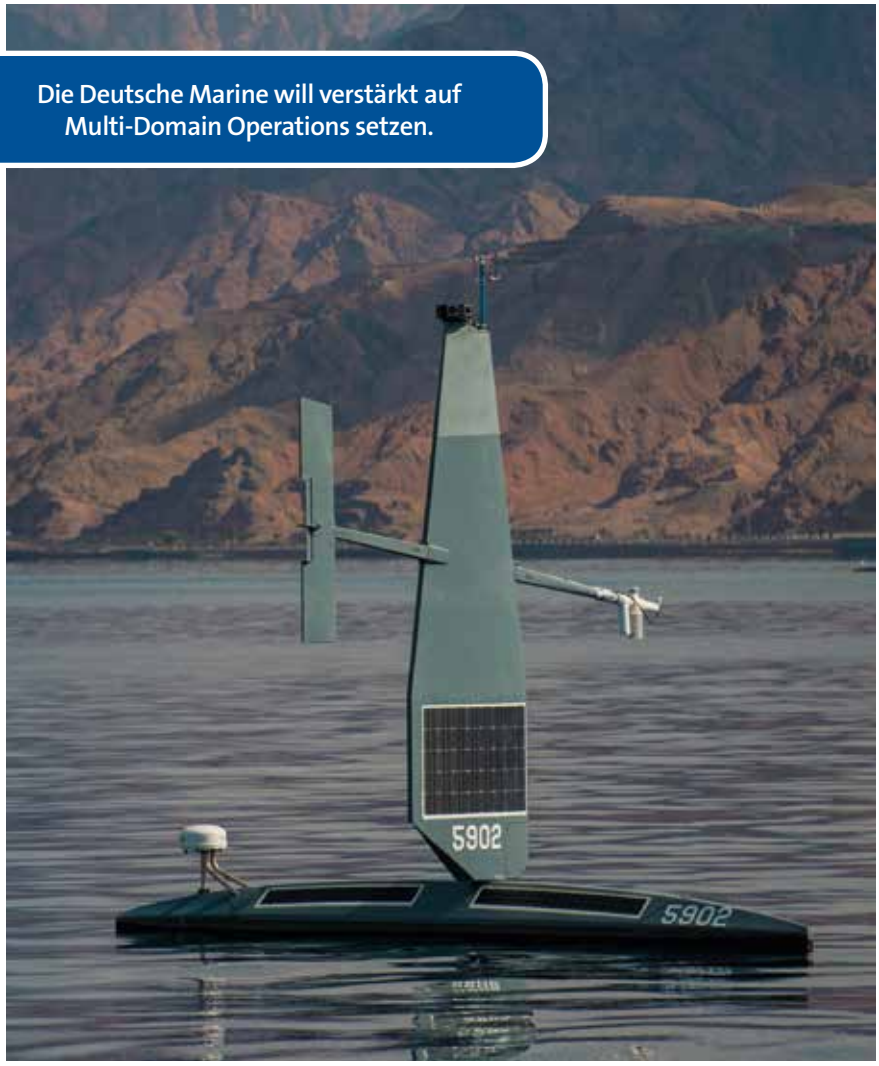


Foto: Atlas Elektronik

Abgeleitet aus der heutigen Lagefeststellung, zu deren prägenden Elementen das breite Feld der Rückbesinnung auf Landes- und Bündnisverteidigung sowie die Auswirkungen des finnisch-schwedischen NATO-Beitritts auf das Kräftedispositiv in der Ostsee ebenso gehören wie demographische Gegebenheiten, bedeutet das die Einführung autonomer Systeme auf breiter Linie. Darauf weist der Untertitel des Zielbildes hin: „Energischer Einstieg in unbemannte Systeme und Künstliche Intelligenz".
Wobei die Marine mit unbemannten Systemen bereits über einiges an Erfahrung verfügt. Der Einsatz der Hohlstab-Fernräumgeräte der Seehund-Klasse geht auf das Jahr 1981 zurück. Während der Operation „Südflanke" wurden sie 1991 mit Erfolg im Persischen Golf eingesetzt. Die Unterwasserdrohne ‚Seefuchs', auch als ‚SeaFox' bekannt, ist bei der deutschen und zehn anderen Marinen im Einsatz.
Neben der Reduzierung des Risikos für Leib und Leben bringen autonome Systeme den Vorteil mit sich, dass weniger Personal benötigt wird. Die defizitäre Personalentwicklung erfüllt die Marine schon lange mit Sorge. Im langjährigen Mittel beträgt das Personalfehl ca. zwölf Prozent. Wobei die Personalgewinnung nicht annähernd die Erwartungen erfüllen kann – da folgt die Marine der gesamtgesellschaftlichen Lage. Im Zielbild 2035+ versucht die Marine durch Einsatz moderner Technologie, durch Reduzierung des Fuhrparks um eine Fregatte F125 und durch ein subtil angedeutetes Abrücken vom Mehrbesatzungskonzept der Personalsituation Rechnung zu tra-

ROLLS
ROYCE
WIR GRATULIEREN DER DEUTSCHEN MARINE ZU 175 JAHREN UND FREUEN UNS AUF WEITERE GEMEINSAME JAHRZEHNTE DER ZUSAMMENARBEIT.
Wir bei Rolls-Royce arbeiten partnerschaftlich und vertrauensvoll mit unseren Kunden. Gemeinsam finden wir Lösungen für die besonderen Antriebs-, Automations- und Servicebedarfe der Deutschen Marine sowie von Seestreitkräften und Behörden weltweit.
Lassen Sie uns über die Lösungen der Zukunft sprechen.
www.mtu-solutions.com
mtu
A Rolls-Royce solution

Foto: hum

BlueWhale (IAI) ist die neueste Entwicklung einer großen Unterwasserdrohne. IAI, Atlas Elektronik und Elbit Deutschland stellten sie am 10. Mai 2023 auf der Verteidigungsindustrie-Messe UDT in Rostock vor.

gen. Insgesamt beliefe sich das Potenzial der Personaleinsparung auf bis zu 1.500 Personen. Was nicht bedeutet, dass sich damit der Personalbedarf der Marine reduziert. Vielmehr werden so Kapazitäten geschaffen, die für neue Aufgaben, darunter die intelligente Steuerung der autonomen Seekriegsmittel, eingesetzt werden können.

Auf dem Weg zu einer „bedrohungsgerechten und demographiefesten Marine", wie Vizeadmiral Kaack gern formuliert, lässt er „eine ausreichende Anzahl von Schiffen und Booten, Flugzeugen und Hubschraubern, die es erlaubt, Präsenz in den Operationsgebieten durchhaltefähig zu gewährleisten" in das Zielbild der Marine ab 2035 aufnehmen.

Damit spielt er weniger auf die Anzahl als vielmehr auf die Verfügbarkeit der Seekriegsmittel an. „Unser Ziel ist „Route 66" – wir wollen 66 Prozent der Einheiten seeklar haben", postuliert der Marinechef. Und so findet sich in der Zielstruktur ab 2035 die konsequente Anwendung der 3-zu-1-Regel, nach der sich jeweils ein Drittel der fliegenden, schwimmenden und tauchenden Einheiten in der Instandsetzung, ein Drittel in abgestufter und ein Drittel in voller Gefechtsbereitschaft befinden sollen. Die vorgestellten Umfänge der einzelnen Systeme halten für eine Einheit im Einsatz insgesamt drei Einheiten vor. Sollte sich dieser Ansatz verwirklichen lassen, erfüllte sich eine andere sicherheitspolitisch bedeutsame Determinante: Resilienz.

Der erwartete Modernisierungsschub soll nicht nur anhand der beabsichtigten autonomen Systeme oder Anpassungen an moderne Lagebilderfassung und Führungsfähigkeiten (Stichwort: Multi-Domain Operations) seinen Ausdruck finden. Er wird über die künftige Naval Combat Cloud, in der bemannte, optional bemannte und unbemannte Systeme vernetzt sein werden, hinausgehen. Die Marine will ein maritimes Technologiezentrum mit einem möglichen Standort Eckernförde etablieren. Vizeadmiral Kaack spricht von einer Task Force X-Ray, die für Experimente und Prototypen stehen soll. Mit dieser experimentellen Einrichtung sollen die Voraussetzungen zur Integration von neuen Systemen in den Betrieb geschaffen werden. Gleichzeitig soll sie die technisch-operative Weiterentwicklung ermöglichen.

Neue Wege möchte die Marine auch mit den Nachfolgern der Tender Klasse 404 gehen. Bislang waren sie als einfache Unterstützungsfahrzeuge geplant. Nach dem Zielbild 2035+ sollen die künftigen Unterstützungsplattformen nicht nur Bootsverbände versorgen können. Zu ihrem erweiterten Fähigkeitsspektrum gehören Versorgung in See, Drohneneinsatz (gegebenenfalls als Drohnenmutterschiffe), Verwundetentransport und das Verbringen von infanteristischen Kräften. Ein abgespecktes amphibisches Fahrzeug, wenn man so will. Keine Wiedergeburt der Naumann-Arche, des ETrUS oder Einsatztruppenunterstützungsschiffes, das die Älteren noch kennen, sondern modular ausgestaltete Plattformen, die an ihre jeweiligen Aufgaben angepasst werden können.

Fazit

Mit dem Zielbild versucht die Marine, sich zukunftsfähig aufzustellen. Mehrere Türen werden aufgestoßen. Neben einem größeren und fähigkeitsmächtigeren Dispositiv autonomer Fahr- und Flugzeuge, sind Multi-Domain Operations und andere technologische Lösungen zu erkennen. Seabed Warfare findet Eingang. Auch wenn Deutschland noch zu lernen hat, mit den dafür verfügbaren Potenzialen ordentlich umzugehen. Kritische maritime Infrastruktur erklärt der Marinechef im Interview mit der FAZ „ist zwar nicht Zuständigkeit der Marine, aber letztendlich sind wir die Einzigen, die in dem Bereich etwas tun können. Was man aber machen kann, ist dass wir das bewährte Überwasserlagebild ergänzen durch einen Verbund von Kenntnissen unter Wasser." Die stammen seiner Aussage zufolge einerseits von Sensoren und Aufklärung der Marine, anderseits aus Forschung und Industrie. Es gebe viele Sonarbojen oder Sensoren, die an jedem Windpark installiert seien und Daten lieferten. Kaack möchte all diese Sensoren verknüpfen, um das Lagebild zu verdichten.

Im Zielbild für die Marine ab 2035 wird die Bedrohung wieder zur Messlatte. Abschreckung und Verteidigung im Nordatlantik, in Nord- und Ostsee wie deren Zugänge rücken in den Mittelpunkt der Lagefeststellung. Sie, Verteidigung und Abschreckung, verlangen nach einer Marine, die sich in für die Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und des Bündnisses wichtigen Seegebieten durchsetzen kann, um deren freie und sichere Nutzung zu ermöglichen und gegebenenfalls einem Gegner deren Nutzung zu verwehren. Im Rahmen ihres

Beitrags zu einer glaubwürdigen Abschreckung muss die Marine in diesen Seeräumen gegen einen Gegner wirken können. Der Nordflankenraum ist die Region, auf die sich die Marine dabei besonders konzentriert.

Auch in Zukunft werden Aufträge von globaler Natur für die Marine Bestand haben – im Rahmen des internationalen Krisenmanagements – in welcher Ausgestaltung und in welchem Umfang auch immer. Die Struktur der zukünftigen Flotte ermöglicht Entscheidungen über unterschiedliche Handlungsoptionen. Im Repertoire lassen sich die für den jeweiligen Operationsraum und die spezifische Situation erforderlichen Fähigkeiten finden.

Es sieht aus, als sei die Marine auf einem guten Weg. Doch noch ist die Situation nicht so rosig. „Am 24. Februar 2022 [Anmerkung der Redaktion: der Tag des russischen Überfalls auf die Ukraine] hatte ich 50 Prozent der Einheiten seeklar", gesteht Vizeadmiral Kaack den Kieler Nachrichten.

Im Kontext des Zielbildes wird also noch vieles wachsen müssen. Interne Strukturen, Personal, Ausbildung und Entscheidungswege erfordern Anpassungen. In der Welt spricht Flottillenadmiral Christian Meyer, Abteilungsleiter Operation im Marinekommando Rostock, über die anwachsenden Datenmengen, „aus denen ein kontinuierliches Bild insbesondere von der Lage unter Wasser zu entwickeln ist. All das wird vorzubereiten und umzusetzen sein".

Vieles wird von der Finanzierung abhängen. Auch vom Leistungsvermögen der Industrie, ein Kritikpunkt, der bei der F125 und der ersten Einheit des zweiten Loses der Korvetten erhoben wurde. Dabei sind dem Vernehmen nach nicht nur Anpassungen an die IT-Infrastruktur, sondern auch schiffbauliche Gründe für die Verzögerung ursächlich.

Es sollte klar sein, dass das Zielbild keine belastbare Grundlage für Beschaffungen darstellt. Bisher ist offen, wieweit die Marine sich mit ihrer Wunschliste wird durchsetzen können. Letztendlich entscheidet der Generalinspekteur in einer Gesamtanalyse der Zielbilder jeder Teilstreitkraft über die Erfordernisse.

Einzelne Projekte werden möglicherweise Bestand haben. In welchen Ausprägungen und welchem Umfang wird Gegenstand weiterer Untersuchungen werden. Beispiel ist die F127. Eine Auswahlentscheidung, so unserer Redaktion vorliegende Informationen, könnte spätestens 2024 fallen. Die FFF („Fähigkeitslücke und Funktionale Forderung") sei bereits in Bearbeitung. Sollte es so kommen, wäre ein Zulauf 2033+ im Bereich des Möglichen.

Demgegenüber steht die Herausforderung das Projekt MUsE als Nachfolger der Tender 404 zu der nun neuen Unterstützungsplattform mit ihrem Profil Führung, Amphibik, Transport einschließlich Verwundetentransport und Einsatz unbemannter Systeme umzuwidmen.

Die beiden Beispiele sollen den Rahmen demonstrieren, in dem sich das Zielbild bewegt. Abgesehen von den politischen, finanziellen und bundeswehrübergreifenden Entscheidungen gilt es die beschaffungsbegründenden Grundlagen zu etablieren.

Mit ihrem Zielbild 2035+ ergreift die Marine nicht nur die Initiative. Sie setzt an der Spree der dort infolge der Ukraineerfahrung zunehmenden Wahrnehmung eines Krieges als eine ‚Landangelegenheit' einen blauen Kontrapunkt.

FASSMER DEFENCE

PERFORMANCE AT SEA

Ships | Boats | Service
www.fassmer.de

Marine-Software MESE absolviert ersten Praxistest auf Tender Mosel

Georg Bernard

Das bundeswehreigene Software-Baukastensystem MESE, das als Problemlösung für digitale Funktionalität und Interoperabilität in allen Dimensionen entwickelt und erprobt wird, hat seinen ersten großen Praxistest auf einer Einheit der Marine absolviert. Nachdem es in seinen verschiedenen Entwicklungsphasen in den vergangenen zehn Jahren schon unter anderem auf Forschungsschiffen und NATO-Übungen temporär eingesetzt war, wurde es Ende Januar im Rahmen eines vom Cyber Innovation Hub geförderten Experiments für eine einwöchige Übungsfahrt auf dem Tender „Mosel" fest installiert und in diversen Lagen getestet. Die detaillierte Auswertung steht noch aus – aber die ersten Einschätzungen der Besatzung markieren für das MESE-Team und seine Unterstützer einen wichtigen Fortschritt in spannenden nächsten Entwicklungsphasen.

Die Entstehung eines Softwarebaukastens

MESE (Military Expandable Software Environment) entstand, als verschiedene Studien im Laufe der 2000er Jahre offenbarten, dass die Digitalisierung der Bundeswehr diverse, nicht kompatible Insellösungen und in Teilen mangelnde interne Handlungskompetenz bei der Beschaffung, Wartung und Weiterentwicklung von Führungssystemen hervorgebracht hatte. Rüstungsprozess und moderne Softwareentwicklung folgten grundverschiedenen Dynamiken, sodass „neu" angeschaffte Systeme teilweise schon bei ihrer Einführung veraltet waren und zu mangelhafter Einsatzfähigkeit und Frustration bei den Operateuren führten. Unabhängigkeit von externen Auftragnehmern, kurzfristige flexible Anpassungsfähigkeit und Interoperabilität nach NATO-Maßstäben – eher ein Ideal als Realität.

Autor

Georg Bernard ist freier Autor.

Bewegt von der Erkenntnis, dass man wirkliche Innovation und Digitalisierung nicht einfach mit Milliarden kaufen kann, sondern auch als Prozess im Innern vorantreiben muss, entstand unter anderem MESE. Zunächst als Ein-Mann-Projekt im stillen Kämmerlein in Wilhelmshaven, beginnend mit der ersten von inzwischen hunderttausenden Zeilen original bundeswehreigenem Code. Es handelt sich um ein Software-Baukastensystem, das diverse Lösungen in allen Dimensionen miteinander verbinden, ergänzen oder ersetzen, auf jeden Fall aber besser nutzbar machen kann. Inzwischen ist um Schöpfer Fregattenkapitän Volker Voß ein kleines Team entstanden, dessen schwierigste Aufgabe nicht das Coden ist, sondern die Überzeugungsarbeit: Ja, externe und interne Software können koexistieren, ja, die Wirtschaft ist eingeladen, als Partner an echter Verbesserung mitzuwirken, ja, Designhoheit ist ein Ziel, das im Weißbuch der Bundeswehr klar formuliert ist, ja, das Projekt ist bereit für die Realität.

Einzigartige Fähigkeiten

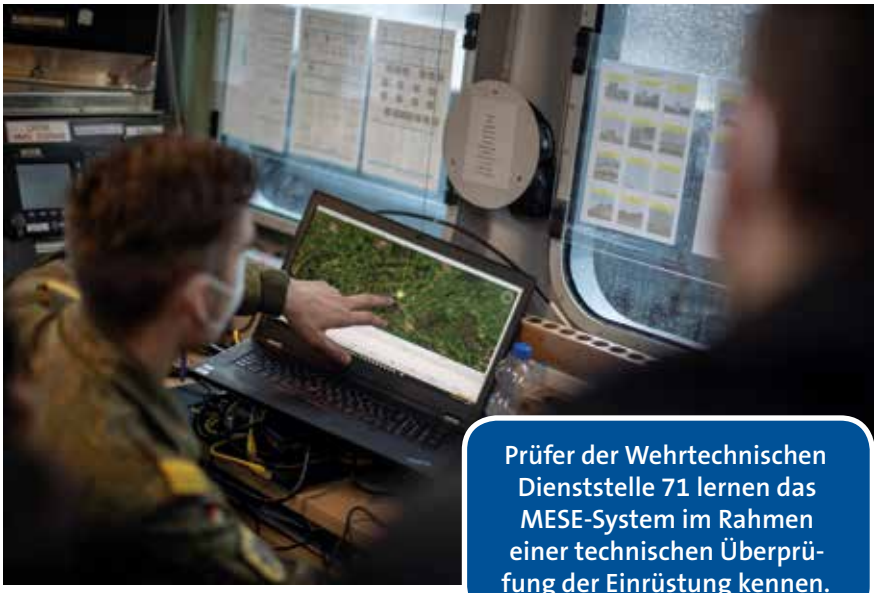
MESE besteht aus zwei Software-Frameworks, die - im Gegensatz zu üblicherweise starr monolithisch aufgebauten und damit in der Einsetzbarkeit beschränkten Programmen - voneinander unabhängige Module vereinen.

Das eine Framework heißt MEDAS (Modular, Ergonomic Dialog- and Ascertainment System), das die Erstellung individuell angepasster Benutzeroberflächen ermöglicht und somit den sichtbaren Teil von MESE darstellt. Es bietet die intuitive und moderne Darstellung aller taktischen und technischen Informationen auf beliebigen Monitoren und Anzeigesystemen, während es mit jeglichen verfügbaren Eingabegeräten bedienbar ist. Die Grundlagen der Gestaltung entspringen wissenschaftlichen Ergonomie-Studien und wurden durch den regelmäßigen Dialog mit Operateuren weiterentwickelt und immer wieder angepasst.

Das zweite Framework heißt SEDAP (Safety-critical Environment for Data-exchange And Process scheduling). Es bildet die Infrastruktur, die Middleware, die alle Module oder Bausteine wie ein Kleber miteinander verbindet. Es ermöglicht die Anbindung von Sensoren, Effektoren oder anderen Führungssystemen oder Link-Netzwerken. Die Modularität erlaubt es, einzelne Module auszutauschen - ohne das Kernsystem zu verändern oder gar neu zu starten. Die Vielfalt der MESE-Bausteine und damit die universelle Einsetzbarkeit und Interoperabilität des Systems insgesamt dürften derzeit einzigartig sein. Die Einsatzmöglichkeiten des Systems sind weitreichend. Von einem reinen Datenverteiler und -übersetzer hin zu einem „Command, Control, Communications, Computer, Collaboration, Intelligence, Surveillance, Target Acquisition, and Reconnaissance (C5ISTAR)" -fähigen System kann mit MESE alles abgedeckt werden. Dabei stellt MESE keine speziellen Anforderungen an Hardware und kann problemlos mit „Commercial of the Shelf (COTS)"-Produkten betrieben werden. Egal, ob in der Luft oder im Weltraum, unter und über Wasser, an Land oder im Cyber- und Informationsraum – MESE ist in jeder Dimension einsetzbar.

Designhoheit bei der Bundeswehr

So verlockend das alles auch klingt. Eine Frage drängt sich auf: Warum kauft man die beschriebene Funktionalität nicht ein, um sie dann – wie im Beschaffungspro-



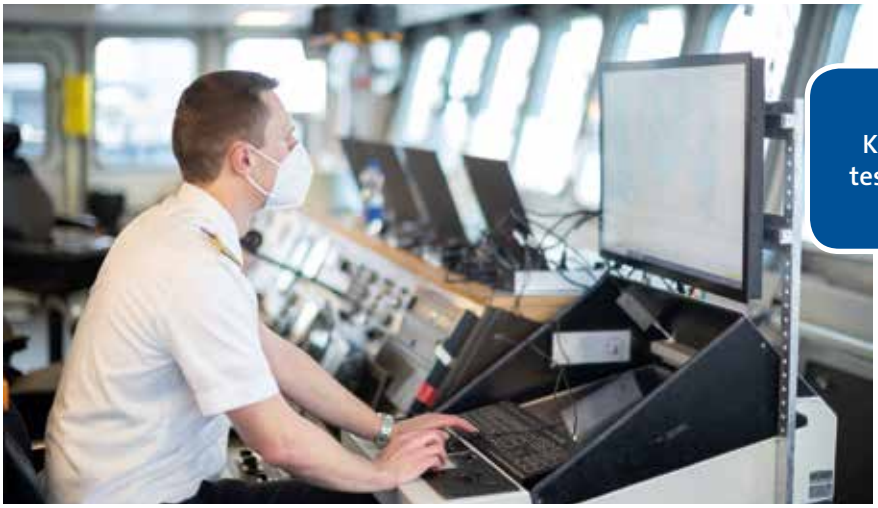
Prüfer der Wehrtechnischen Dienststelle 71 lernen das MESE-System im Rahmen einer technischen Überprüfung der Einrüstung kennen.

zess vorgesehen – dem Nutzer zur Verfügung zu stellen, der sie benötigt? Für das MESE-Team ist die Antwort ganz klar. Die Bundeswehr braucht die Designhoheit über die Software, welche das Kerngeschäft des Militärs enthält: Führungsfähigkeit, Lagebildinformationen, Kommunikation. Fregattenkapitän Voß umschreibt das so: „Amazon ist nicht zum Marktführer geworden, weil sie Third-Party-Software für den Onlineshop eingekauft haben, sondern weil sie selbst Verantwortung übernommen haben." Außergewöhnlich ist außerdem der Open-Source-Gedanke bei MESE. Der Quellcode soll innerhalb der Bundeswehr allen Dienststellen zur Verfügung stehen, sodass sich die gesamte Softwarekompetenz auf viele Schultern verteilt und die Abhängigkeit von einzelnen Entwicklern weiter sinkt. „Bislang kaufen wir immer nur fertige Produkte mit stark eingeschränkter Möglichkeit, Einfluss auf die Weiterentwicklung zu nehmen", sagt Kapitänleutnant Leon Evers, Mitglied des MESE- Teams.

Tesla Tender für die Marine

Von all dem überzeugte sich auch der Cyber Innovation Hub der Bundeswehr, der förderungswürdigen digitalen Innovationsvorhaben mit eigenen Mitteln kräftigen Schub verleihen kann. Mit seiner finanziellen Förderung und seiner organisatorischen Unterstützung im Genehmigungsprozess wurde der Praxistest auf dem Tender „Mosel" schließlich möglich – von der Bundeswehr wird das Projekt auch als „Tesla Tender" bezeich-

Fotos: Twardy



Der Kommandant der Mosel, Korvettenkapitän Stefan Ladewich, testet das neue System und erkundet die Benutzeroberfläche.

net. Und so verließ das Marineschiff, dessen Lagebilddarstellung bis dahin mit Filzstift und Seekarte stattfand, in der letzten Januarwoche die Kieler Förde erstmalig mit einem umfassenden digitalen Lagebild und stach Richtung Rostock in See. Mit an Bord: Fregattenkapitän Voß und ein weiterer Vertreter des MESE-Teams, um die Erprobung zu dokumentieren und direkten Input von den Operateuren während der Nutzung des Systems zu erhalten.

Fregattenkapitän Volker Voß testet die Benutzeroberfläche nach der Installation des Touch-Monitors an der Radar-Konsole.

Die Besonderheit von MESE – der Begriff Baukastensystem legt es bereits nahe – liegt in seiner absoluten Flexibilität: Egal ob zu Wasser, zu Lande oder in der Luft und egal in welcher Umgebung, MESE ist dafür geschaffen, sich allen Gegebenheiten anzupassen und in kürzester Zeit diverse Aufgaben so zu verknüpfen, dass sie für die Operateure mit einem Blick, mit einem Griff handhabbar werden. Für die „Mosel“ und den Praxistest bedeutete das, eine zuverlässige Lagebilddarstellung unter Beweis zu stellen und dafür die lokale Sensorik mit Kameras, Radar und zivilem Schiffs- und Flugfunk (AIS und ADS-B) auf einen Bildschirm zu bringen. Durch MESE war es für die Brückenbesatzung erstmals möglich, alle auf dem Schiff verfügbaren Sensorinformationen in einem fusionierten Lagebild übersichtlich auf einer Karte zu sehen. Durch das GPS-System stehen Informationen über die eigene Position, Kurs und Geschwindigkeit zur Verfügung. Das Navigationsradar übermittelt vom Radarbediener ausgewählte Kontakte an das System. Durch die Wetterstation können Informationen über die Außentemperatur und die Windgeschwindigkeit bzw. Windrichtung in das Lagebild einfließen. Durch das AIS-System überträgt jedes Boot und jedes Schiff in Antennenreichweite navigatorisch relevante Informationen über sich selbst an alle anderen Netzwerkteilnehmer. Diese Informationen werden mit den Daten des Navigationsradars durch die Sensorfusion des MESE-Systems zusammengefügt und gegebenenfalls als ein Kontakt auf der Karte dargestellt. Die Operateure können dann alle dem System zur Verfügung stehenden Informationen zu einem Kontakt ansehen. Die durch das MESE-Team installierte ADS-B-Antenne arbeitet ähnlich wie das AIS-System und liefert Informationen über zivile Flugzeuge, die sich in Empfangsreichweite befinden. Diese passive Antenne erlaubt es dem Tender, die zivile Luftlage im Umkreis von mehreren hundert Kilometern auf der Karte anzuzeigen. Dies hilft dabei, die Gesinnung und Herkunft von Luftkontakten im direkten Umfeld einschätzen zu können.

Überdies konnten die Bediener je nach Situation Informationen ein- oder ausblenden und die 3D-Ansicht verschieben und sich somit in kürzester Zeit einen Überblick verschaffen.

Mit dieser neuen Möglichkeit ausgestattet, wurden verschiedene taktische Lagen geübt und MESE dabei auf Herz und Nieren geprüft. MESE-Chef Voß fahndete nach notwendigen Anpassungen und analysierte die Zuverlässigkeit seines flügge werdenden Software-Zöglings. „Man kann sich vorstellen, dass dies nicht nur nüchterne Arbeit war, sondern durchaus bewegende Momente, in denen der weite Weg vom einst belächelten Hirngespinst zur ernst genommenen und nunmehr offiziell getesteten Softwarelösung präsent war“, so Voß.

Bislang ist nur offiziell verlautbart, dass „interessante Erkenntnisse“ während der Übungsfahrt gewonnen wurden, die anonymisierte Beurteilung durch die Besatzung und die Ergebnisauswertung stehen noch aus. Gegenüber dem „Handelsblatt“ erklärte der Kommandant der „Mosel“, Korvettenkapitän Stefan Lade-

wich, allerdings bereits: „Ich persönlich hätte kein Problem damit, das ganze Lagedarstellungssystem so, wie es ist, zu nehmen und dem Kameraden zu geben, der nächste Woche in die Ägäis fährt."
Es existieren viele verschiedene Software-Systeme in der Bundeswehr und insbesondere in der Marine. Prinzipiell existiert für jede Fregattenklasse ein eigenes sogenanntes Führungs- und Waffeneinsatzsystem (FüWES).

Die Entwicklung geht weiter

Für die unterstützenden Einheiten existiert wie auf den Tendern oft kein eigenes System, was Bedarf und Gelegenheit für dieses Experiment bot. Doch kann MESE nun auch als FüWES angesehen werden und seine Vorteile auch auf Fregatten oder Korvetten ausspielen? Diese Frage drängt sich in einigen Köpfen auf und kann relativ einfach beantwortet werden: MESE ist kein FüWES. Es ist ein Baukastensystem, welches es ermöglicht, Module so miteinander zu kombinieren, dass daraus unter vielem anderem auch ein FüWES entstehen kann. Einige dafür notwendige Module existieren noch nicht, andere haben noch nicht die notwendige Reife. Doch ein Großteil der dafür benötigten Module existiert bereits jetzt, da MESE von Anfang an darauf ausgelegt wurde, an beliebige Anforderungsmodelle angepasst werden zu können. So könnte es zum Beispiel auch die existierenden Lücken in der automatischen Kommunikation zwischen FüWES und Schiffsautomation schließen, was an der Marinetechnikschule bereits in einem Experiment unter Beweis gestellt wurde. Jegliche Investition in MESE, z.B. im Rahmen eines Projektes, würde auch vielen anderen Nutzern zugutekommen.
Klar ist, dass das MESE-Team nunmehr in die nächsten Entwicklungsphasen strebt, in denen weitere Tests anstehen, um möglichst bald den ganzen Blumenstrauß an Features zeigen zu können, den MESE zu bieten hat. Die Erfahrungen der näheren Vergangenheit haben gezeigt, dass der Bedarf nach einem System wie MESE in der ganzen Bundeswehr an vielen Stellen existiert. Oft geht es dabei im Bereich der wehrtechnischen Forschung um die schnelle Integration neuer Systeme, da das modulare Baukastensystem mit seinen offenen Schnittstellen wahres „Rapid Prototyping" ermöglicht. Außerdem wird das MESE-Team auch dieses Jahr wieder an der Coalition Warrior Interoperability Exercise (CWIX) teilnehmen und in vielen Experimenten mit Testpartnern aus diversen NATO-Partnerstaaten - insbesondere Ostseeanrainern - die Fähigkeiten des Systems erproben, testen und weiterentwickeln. Durch die stetige Teilnahme an internationalen Übungen werden mit der Zeit immer mehr neue Systeme durch sogenannte Konnektoren in das MESE System integriert.
Möglicherweise kann das System im Rahmen weiterer Innovationsvorhaben in anderen Bereichen der Bundeswehr bestehende Systeme modernisieren, für die im üblichen Nutzungszyklus keine Digitalisierung vorgesehen war. Und mit ein wenig Phantasie könnte man in Zukunft von lückenfreier Lagebilddarstellung über TSK-, Behörden- und Ländergrenzen hinweg träumen. Die technischen Möglichkeiten sind da.

YOUR PARTNER FOR HYBRID SOLUTIONS

With its partners and in combination with their own FPP and CPP systems, Piening Propeller can realize Hybrid solutions for any kind of demand, with:

- Multi Mode, Electric Drive Mode, Boost Mode, Generator Mode or Recuperation Mode.
- Hydraulic pitch control of the CPP, using ordinary water
- High efficiency with low noise and vibration
- Very low operational costs

Piening Propeller

Weltweit im Einsatz:
Deutsche Marine

Guntram Schulze-Wegener

Dienstag, 4. August 2020. Die Fregatte Hamburg verlässt ihren Stützpunkt Wilhelmshaven und läuft das zentrale Mittelmeer an. Im Rahmen der EU-Mission „Irini" wird sie dazu beitragen, das vom UN-Sicherheitsrat gegen die libyschen Bürgerkriegsparteien verhängte Waffen-Embargo durchzusetzen. Zudem hat die eingeschiffte Besatzung, von Bordhubschraubern und einem Boardingteam des Seebataillons ergänzt, die libysche Küstenwache auszubilden und gegen das florierende Geschäft menschenverachtender Schleuser-Aktivitäten und -Infrastrukturen vorzugehen. Die Fortführung der Anfang 2019 auch mangels vorhandener Kapazitäten ausgesetzten Mission „Sophia" mit ihrer vornehmlichen Bestimmung den Flüchtlingsschmuggel zu unterbinden, ist in dreierlei Hinsicht bedeutend: erstens im politisch-militärischen Hochspannungsfeld von Seerecht und EU-Mandat auftragsgemäß zu handeln, zum Zweiten (gegen Ende der Mission) sich den bisher unbekannten, Corona-bedingten Herausforderungen zu stellen. Und drittens zu zeigen, dass die Deutsche Marine nach drei Jahren schwerer Prüfungen ihre Handlungsoptionen nicht verloren hat.

Foto: MOV/DMI

Gemeinsame Übung: Die Fregatten Brandenburg (Klasse 123, vorn) und Karlsruhe (Klasse 122) sind auch bei der EU-Mission „Atalanta" am Horn von Afrika vertreten.

Vorbei ist die Zeit, als eine ganze Teilstreitkraft auf Grund zu laufen und ihre in Jahrzehnten mühsam erworbene Bündnisfähigkeit einzubüßen drohte. An dem Ursachenbündel aus Verschleiß, technischen Mängeln, Pannen, tragischen Unfällen, undurchsichtigem wirtschaftspolitischem Geflecht und Planungsfehlern hat die Marine schwer zu tragen. Vor dem Hintergrund schwindender Kräfte klingt die von der Politik notorisch artikulierte Forderung nach mehr sicherheitspolitischer Verantwortung besonders hohl.

Verantwortung in der Welt! Bis dahin ist es ein weiter Weg seit den Anfangsaufgaben nach dem Mauerfall 1989, der deutschen Vereinigung 1990 und der Auflösung des Warschauer Paktes 1991. Begleiterscheinungen als Folge der deutschen Einheit, hervorgerufen unter anderem durch Reduzierung der deutschen Streitkräfte auf 370.000 Mann und Integration ausgewählten NVA-Personals in die Bundeswehr, hallen lange nach und enden für die Marine erst im Jahr 2000. Sie umfasst nach der „Zielstruktur" 27.000 Mann und ist infolge der „Friedensdividende" auf fast allen Ebenen bis zur Magersucht verschlankt. Und dies bei wachsender Bedeutung mit notwendigerweise einhergehender (sehr kostenintensiver) Modernisierung wie den Neubau- Projekten U-Boot-

Autor

Guntram Schulze-Wegener ist Herausgeber der Fachzeitschriften „Schiff Classic" und „Militär & Geschichte".

Foto: PIZ MARINE

Kampfschwimmer sind die maritime Komponente der Spezialkräfte der Bundeswehr mit extrem fordernden Aufgaben.

Typ 212 A, Korvetten 130 als Ersatz für die Schnellboote 143/143 A und den Fregatten 124 Sachsen, Hamburg und Hessen. Als sei es ein bitteres Zeugnis ihres Privilegs vereinigt zu sein und weltweite Anerkennung zu genießen, ist das mit allem und jedem verflochtene Deutschland als Mitglied von UN, OSZE, NATO, EU und WEU (Auflösung bis Ende Juni 2011, in dem Jahr, in dem die Wehrpflicht ausgesetzt wird) nun von globalen strategischen Entwicklungen berührt. Gegen Instabilitäten und Krisen kann sich das – ob es will oder nicht – mächtige Land in Europas Mittellage nicht abschotten. Kleinlichen Reflexen abgründiger Pessimisten, die in den Sedimenten der Vergangenheit wühlen, tritt zu Recht ein selbstbewusster, zukunftsorientierter Optimismus entgegen. Die Verpflichtung zum Mitgestalten einer neuen und gerechten Friedensordnung, zunächst in Europa, dann rund um den Globus, ist kein Selbstzweck, sondern wird zur Lebensaufgabe der deutschen Nation.

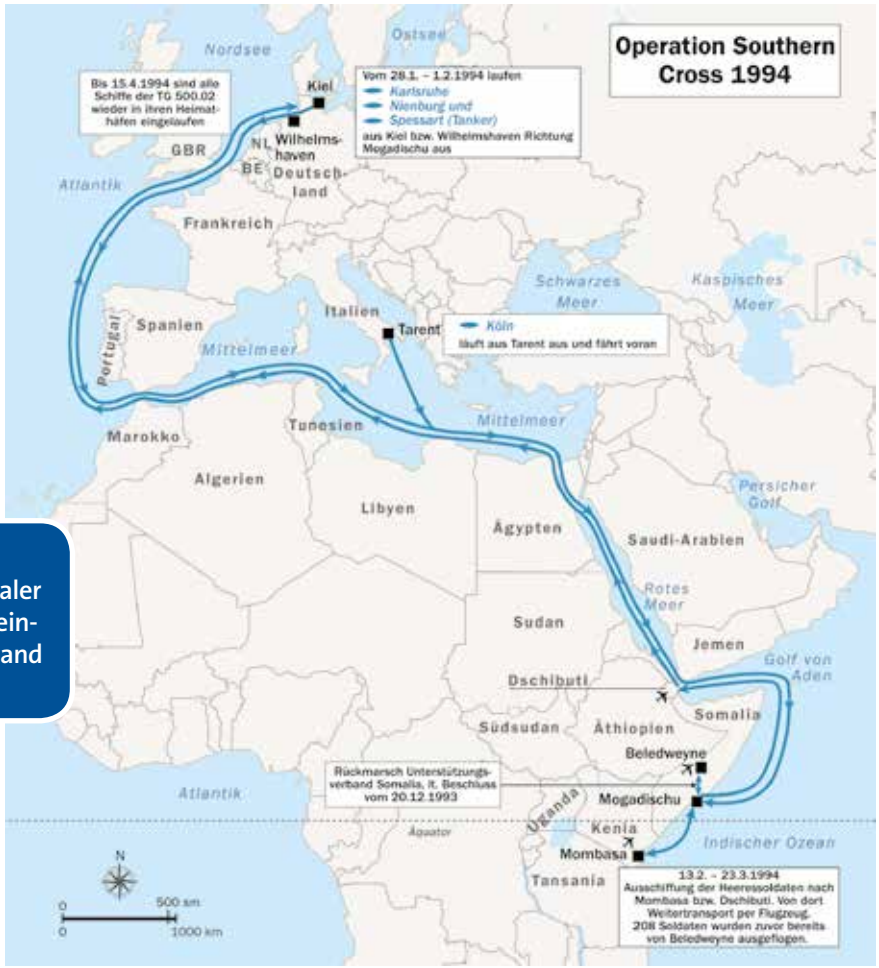
Foto: PIZ MARINE

„Grüne Marine“: Seebataillon (zwei Bord-Einsatzkompanien, je eine Küsteneinsatz- Minentaucher-, Aufklärungs- und Unterstützungskompanie) und Spezialkräfte bilden die Marineinfanterie

Hüterin der Weltordnung

Deren Marine schützt und verteidigt nicht nur als Bündnis- und Grenzschutz-Marine, die sie bis 1990 gewesen ist, sondern dient zunehmend dem Weltfrieden und der internationalen Ordnung. Hieran misst sich ihr sukzessive erweiterter Auftrag. Die Marine, so ihre offizielle Bezeichnung seit 1990, seit 1995 Deutsche Marine, ist ein festverwurzelter Stamm von NATO-Krisenmanagement und EU-Verteidigungspolitik. Sie ist ein aktives Element der weltgrößten Flotte und verfügt mit ihren Partnern über das uneingeschränkte Nutzungsrecht eines funktionierenden Stützpunktsystems und Versorgungsnetzes. Was vor allem zählt: Sie scheut die Bürde großer Aufgaben nicht. Nach „Südflanke" während des Irak-Krieges ruft der Balkan-Krieg ab 1991 die Marine mit der NATO-Operation „Maritime Monitor" und der WEU-Operation „Sharp Vigilan-

Grafik: ANNELI NAU



Militärische Operation:
Die Deutsche Marine hat unter nationaler Führung den Auftrag, den in Somalia eingesetzten Heeres-Unterstützungsverband in die Heimat zurückzuführen.

Foto: PIZ MARINE

Indo-Pacific Deployments:
Am 4. November 2021 läuft die Fregatte Bayern (F 217) den Hafen von Tokio/Japan an. Die Präsenz- und Ausbildungsfahrt der deutschen Fregatte findet als sichtbarer Ausdruck einer neuen bundesdeutschen Außenpolitik in dieser Region große internationale Beachtung.

ce“ auf den Plan. Zerstörer und Fregatten überwachen das See-Embargo in der Adria („Sharp Guard“), und 1994 evakuieren deutsche Schiffe einen Heeresverband aus Somalia („Southern Cross“).
Die Marine besteht ihre ersten scharfen Einsätze unter großem internationalem Beifall mit Bravour! Doch diese von Dynamik, Flexibilität, Mobilität, Innovation und hoher Motivation der Schiffsbesatzungen geprägte positive maritime Entwicklung wird von finanziellen Zwängen und begrenzten Ressourcen abgebremst. Ganz abgesehen von einem zerklüfteten Bürokratie-Gebirge, das jeden Planungsspielraum einengt, und einigen Medien, die Gefallen daran finden alles in Grund und Boden zu kritisieren. Reduzierungen von Personal und Ressourcen – die Flotte verliert zwei Drittel ihrer schwimmenden Einheiten – bei parallel wachsenden internationalen Anforderungen gleicht der Quadratur des Kreises.

Gefährliche Überdehnung

Engagements in der Ostsee (Übungen „Partnership for Peace“, auch mit Schiffen ehemaliger Ostblockstaaten), Minenräum-Operationen in der Ostsee, die Hilfe an der Oder und vor Namibia und im Kosovo- Krieg 1999 finden unter Bedingungen statt, welche die Truppe an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit bringen. Die Stimmung droht zu kippen.
Im Kampf gegen den internationalen Terrorismus erzeugt der erstmals in der NATO-Geschichte ausgerufene Bündnisfall nach dem 11. September 2001 eine völlig neue Lage, die der Marine noch mehr und noch größere Leistungen abverlangt. Aber sie duckt sich nicht weg. Deutsche Schiffe sind bei den Operationen „Enduring Freedom“ im Indischen Ozean (bis 2014) und „Active Endeavour“ im Mittelmeer (bis 2016) vertreten. Konflikte zu verhüten, Krisen zu bewältigen und eine klare Position gegen das Arsenal von Terror, Krieg und Gewalt und für Menschlichkeit zu beziehen, bestimmen die ersten beiden Dekaden des neuen Jahrtausends: „Unifil“ vor der Küste Libanons (seit 2006), die Anti-Piraterie- Operation „Atalanta“ am Horn von Afrika (2008 bis 2022), die Evakuierungsmission nach der Tsunami- Katastrophe in Indien und Indonesien (2004), „Counter Daesh“ in Syrien (bis 2022) und Einsätze in der Ägäis sowie „Sophia“ im Mittelmeer (seit 2020 in „Irini“). Die Fregatte Hamburg (F 220) eskortiert 2013 die Flugzeugträger-Kampfgruppe USS Dwight D. Eisenhower, ihr allein obliegt der Schutz des US-Trägers; das darf nicht jeder. Als seien die Aufgaben einer weltweit operierenden deutschen Interventions-, Stabilisierungs- und humanitären Rettungsmarine mit ihrer überschaubaren Anzahl von 46 Schiffen und Booten und etwa 16.600 Soldaten (von ihnen ca. 1.700 Frauen) nicht schon groß genug, zeichnen sich weitere ab. Die russische Annexion der Krim 2014 und die griechisch-türkischen Spannungen in der Ägäis beginnen den Glauben im Westen an einen unumkehrbaren Sieg der Demokratie zu erschüttern. Demokratische Regierungen haben die Dynamik von Autokratien jahrzehntelang unterschätzt und ihre Wirkmächtigkeit verkannt. Das rächt sich nun. Mit Sorge beobachtet die deutsche Admiralität den aggressiven Kurs russischer Kriegsschiffe in der Ostsee, wo Deutschland als Anker-Nation für dort befreundete Länder deren Lebensinteresse an freien Seehandelswegen führend unterstützt. Darüber hinaus laufen in die

Setting the standard
for navigation.

Wir stehen als deutsches Systemhaus und Partner für Navigation und Brückensysteme seit Jahrzehnten fest an der Seite der Deutschen Marine. Wir beliefern unsere Marine mit auf ihre Fähigkeitsbedarfe zugeschnittene Lösungen und bieten unsere langjährige Erfahrung in der Instandhaltung und Modernisierung an, um dauerhaft die Einsatzfähigkeit zu sichern.

ANSCHÜTZ

DEUTSCHLAND ZUR SEE

44,95 €
INKL. MWST

ZUM 175. JAHRESTAG DIE 4., KOMPLETT ÜBERARBEITETE AUFLAGE

WICHTIGES STANDARDWERK FÜR FACHLEUTE UND HISTORISCH INTERESSIERTE LESER

ISBN: 978-3-7822-1115-3
Titel: Deutschland zur See
Untertitel: Diagnose: Illustrierte Marinegeschichte von den Anfängen bis heute
Seitenzahl: ca. 256 Seiten
Format: 30,6 x 24,6 cm

Jetzt bestellen!

SCAN ME

Mittler
mittler-books.de

Maximilian Verlag GmbH & Co. KG | Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg

Modern und leistungsfähig: Die sechs U-Boote der Klasse 212 A (hier U 31) werden von 2005 bis 2016 in Dienst gestellt.

Foto: PIZ MARINE

neue Seidenstraße und die Arktis abstrahlende Interessen- Kollisionen großer Seemächte im südchinesischen Meer Deutschlands Leitmotiv einer regelbasierten Ordnung entgegen. Virtuelle Angriffe globalen Ausmaßes auf netzwerkgestützte Informationszentren weisen in eine neue Dimension militärischer Auseinandersetzungen. Sie betreffen auch die Marine. Der Bundeswehr-Cyber-Abwehr („Cyber- und Informationsraum" CIR als eigenständiger militärischer Bereich) steht seit 2020 ein Vizeadmiral vor.

Für die umorganisierte Deutsche Marine (Marinekommando in Rostock, neue Stützpunkte) mit ihren Großverbänden, der Einsatzflottille 2 in erster Linie für Auslandseinsätze und der Einsatzflottille 1 für die Randmeere, rückt eine fast verdrängte Fähigkeit wieder in das Zentrum ihres Aufgabenspektrums: Landes- und Bündnisverteidigung. Die unverhohlenen imperialen Ansprüche Russlands zwingen die NATO, ihre Präsenz an der Ostflanke zu erhöhen, wie der Waliser Gipfel im September 2014 beschließt. Das heißt für die Marine, die allein ihrer Größe wegen in der Ostsee um eine Führungsrolle nicht herumkommt, ihre Fertigkeiten in hochintensiven Gefechten im baltischen Raum zu üben und weiter auszubauen. Dort verfügt die russische Marine über das Doppelte an Kriegsschiffen und drei Mal so viele U-Boote wie die Ostsee-Anrainer und Norwegen zusammen. Die Russen sind ohne weiteres in der Lage, die Seekommunikationslinien der westlichen Allianz zu stören und durch „seabed warfare" bis auf den Grund der Ostsee hinab zu operieren.

Foto: Bundeswehr/Carsten Vennemann

Erprobungsfahrt der Fregatte F 222 Baden-Württemberg, Typschiff der Fregatten-Klasse F 125, gefolgt von der Fregatte F 215 Brandenburg im Skagerrak, am 01.07.2016.

Konzept „Marine 2035+“

Aber die Reaktion der NATO lässt nicht auf sich warten. Sie weiß um die Dringlichkeit, sich gegen mögliche russische Aggressionen wappnen zu müssen und gründet 2015 auf deutsche Initiative die „Baltic Commanders Conference“ zur Koordinierung gemeinsamer Abwehr-Maßnahmen in der Ostsee. Nicht nur dort sind diese vonnöten. Nach dem alle europäischen Friedensillusionen zerstörenden Überfall Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 sieht die NATO die Interessen und die Sicherheit des Westens durch das qualitativ zwar unzureichende, quantitativ aber gewaltige russische Militärpotenzial auch im Schwarzen Meer und im Mittelmeer massiv bedroht. Ein Entsenden stärkerer Marinekräfte wird dort zwingend erforderlich sein – und auch erfolgen. Abschreckung und Kampfszenarien ersetzen das einstige, ehrliche Bemühen um „Partnership for Peace“ und ergänzen das bisherige Profil der Deutschen Marine als Überwachungs- und Stabilisierungsmarine. Russlands Angriffskrieg, geltende Regeln des Völkerrechts brechend und jene internationalen Normen verachtend, auf denen das Selbstverständnis der westlichen Gemeinschaft beruht, lässt keine andere Wahl.

„Nicht während unserer Wache!“ Damit sendet der seit März 2022 amtierende Inspekteur der Deutschen Marine Vizeadmiral Jan Christian Kaack ein starkes Signal. Für die „Marine 2035+“ werden neben klassischen Komponenten wie Fregatten, Flugzeuge und neue U-Boote vom Typ 212 CD auch unbemannte Hightech-Seekriegsmittel (Überwasser, Unterwasser) für eine erhebliche Kampfwert- Steigerung und die notwendige technologische Modernisierung sorgen. Wenn genügend finanzielle Mittel bereitstehen und der Werbe-Slogan „Schütze, was Dir wichtig ist“ motivierte junge Menschen für den personellen Aufwuchs gewinnen kann, wird die Deutsche Marine im Zusammenspiel mit dem hohen Qualitätsstandard ihres Materials die Gewissheit bloßen Überdauerns überwinden. Ihre gewachsene Kontinuität ist der Schlüssel für eine erfolgreiche, sichere maritime Zukunft Deutschlands.

Keine ihrer Vorgänger besitzt diese gewachsene Kontinuität. Nicht die Reichsflotte von 1848, nicht die Preußische Marine und die des Norddeutschen Bundes, die Kaiserliche Marine, die Reichsmarine der Weimarer Republik, die Kriegsmarine des „Dritten Reiches“ oder die Volksmarine der DDR. Die verlässliche Stetigkeit der Marine der Bundesrepublik Deutschland resultiert aus den Grundkonstanten ihres Auftrags, der freiheitlich-demokratischen Verfassung des Staates, den wirtschaftlichen Möglichkeiten, den geografischen Gegebenheiten, der mit jeder Dekade gestiegenen internationalen Anerkennung in EU und NATO und der Übernahme von handelnder Verantwortlichkeit. Jetzt wird nicht mehr gefragt, ob wir es machen, es wird vorausgesetzt, dass wir es machen. Nach allen Umbruchserfahrungen deutscher Marinen seit 1848 ist die Deutsche Marine im Verbund mit ihren Partner-Marinen eine Entität und als solche in seeherrschaftliche Dimensionen von historischem Rang vorgerückt. In der Überzeugung, dass die Existenz Deutschlands und seiner Verbündeten mehr denn je von seiner maritimen Stärke abhängt, erfüllt eine deutsche Marine erstmals in der Geschichte alle Kriterien von Seeherrschaft und übt diese tatsächlich und wahrhaft aus. Für Einigkeit und Recht und Freiheit.

Dieser Artikel ist ein Auszug aus dem neuen Buch „Deutschland zur See – 175 Jahre Marine“ von Guntram Schulze-Wegener, erschienen im Maximilian-Verlag mit freundlicher Unterstützung des Deutschen Maritimen Institut und der Marine-Offizier-Vereinigung e.V.

BESTAND DER DEUTSCHEN MARINE
JANUAR 2023
4 Fregatten 123 *Brandenburg*-Klasse
3 Fregatten 124 *Sachsen*-Klasse
4 Fregatten 125 *Baden-Württemberg*-Klasse
5 Korvetten 130 *Braunschweig*-Klasse
6 U-Boote 212 A
2 Minentaucher-Einsatzboote Klasse 332 B
8 Minenjagd-Boote 332 Klasse 332 C/CL
2 Hohlstablenk-Boote Klasse 352
3 EGV 702 *Berlin*-Klasse
2 Tanker 704 *Rhön*-Klasse
6 Tender 404 *Elbe*-Klasse
3 Flottendienst-Boote 423 *Oste*-Klasse
4 Lockheed P-3C Orion
14 Westland Mk 41 Sea King
22 Westland Mk 88A Sea Lynx
13 NH 90 NTH Sea Lion (geplant: 18)
Personal: 2023 dienen rund 15.000 Männer und Frauen unmittelbar in der Marine

Hart Ruder Legen:
Deutsche Marine der Zukunft

Vizeadmiral Jan Christian Kaack

Maritime Sicherheit ist ein Thema, das die deutsche Öffentlichkeit abseits der Badestrände in der Regel nicht besonders beschäftigt. Das hat sich mit dem 26. September 2022 deutlich geändert. Die Bilder von dem brodelnden Mahlstrom vor Bornholm, mit dem jeden Tag tausende Tonnen von Erdgas aus den Lecks der Nord Stream Pipelines entwichen, hat jedem die Bedeutung der kritischen Infrastruktur auf dem Meeresboden drastisch vor Augen geführt.

Eine Bedrohung, die für uns jedoch nicht neu ist. Die Marine und unser Exzellenzzentrum für küstennahe Operationen schauen bereits seit vielen Jahren auf die Thematik des Schutzes der maritimen kritischen Infrastruktur und die rechtlichen, sicherheitstechnischen sowie organisatorischen Herausforderungen. Aspekte, zu denen ich in Gesprächen mit Abgeordneten, im Verteidigungsministerium und anderen Ressorts in den vergangenen Wochen auf großes politisches Interesse und Handlungswillen gestoßen bin. Die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet unter den Marinen hat ad hoc bestens funktioniert. Die Unterstützung Norwegens beim Schutz von Offshore-Infrastruktur auf Initiative des Kanzlers Olaf Scholz ist ein Paradebeispiel für unsere Reaktionsfähigkeit und Leistungsfähigkeit. National sind die Zuständigkeiten aus meiner Sicht noch nicht hinreichend geklärt, und ich habe deshalb angeregt, pragmatisch über die strukturierte Zusammenarbeit mit nicht-militä-

Foto: Bundeswehr/Jana Neumann

Die Hubschrauberdrohne Sea Falcon (SF+02) absolviert einen Testflug von der Liegenschaft der Wehrtechnischen Dienststelle für Schiffe und Maritime Technologie und Forschung (WTD 71) in der Meldorfer Bucht, am 14.09.2022.

Autor

Vizeadmiral Jan Christian Kaack ist Inspekteur der Deutschen Marine.

„Bravo Zulu“
175 JAHRE
DEUTSCHE MARINE!

Wir sind langjähriger Partner der Marine. Wir gratulieren herzlich zum Jubiläum und freuen uns auf weitere gemeinsame Projekte!

Nietiedt-Gruppe
Gerüstbau · Oberflächentechnik · Malerbetrieb · Bodenbelagsarbeiten · Stahl- und Metallbau
Trockenbau · Korrosionsschutz · Betoninstandsetzung · Tiefgaragensanierung

Zum Ölhafen 6 · 26384 Wilhelmshaven
Telefon 0 44 21 / 30 04 - 00 · E-Mail info@nietiedt.com · www.nietiedt.com

Nietiedt
Nietiedt

rischen Akteuren zu sprechen. Vorstellbar wäre zum Beispiel ein Unterwasser- Lagezentrum, in das die Lagedaten aller relevanten maritimen Akteure einfließen, zentral bewertet und bedarfsgerecht geteilt werden. Vielleicht können wir auch das Momentum nutzen und auch dem alten Thema „Seesicherheitsgesetz" wieder neuen Raum geben.

Das Maritime ist wieder in aller Munde. Endlich, möchte ich sagen! Die Bundeswehr und so auch die Marine muss sich den neuen sicherheitspolitischen Herausforderungen stellen. In Europa tobt ein Krieg und zwingt uns zur Neuaufstellung. Während wir uns nach der Annexion der Krim 2014 nur langsam in Richtung Landes- und Bündnisverteidigung bewegt haben, sind wir spätestens jetzt gezwungen, hart Ruder zu legen und uns auf die Verteidigung des Bündnisgebietes zu konzentrieren. Nach drei Jahrzehnten, in denen wir die Bundeswehr konsequent für das internationale Krisenmanagement optimiert haben, ist diese Aufgabe alles andere als trivial. Dies gilt insbesondere für die Marine. Schiffe und Flugzeuge lassen sich nicht kurzfristig beschaffen, und auch Führungskräfte oder Spezialisten sind für uns nicht marktverfügbar, sondern müssen jahrelang in einem geschlossenen Personalkörper entwickelt werden. Die angesprochene Hartruderlage führt deshalb auch bei voller Fahrt nur zeitverzögert zu einer Kursänderung. Deshalb ist es essenziell, so schnell wie möglich den Sollkurs zu bestimmen und den Drehkreis zu berechnen.

„Alles geht raus!"

Doch lassen Sie mich zuvor einen kurzen Blick auf die strategische Ausgangslage werfen. Als Reaktion auf den 24. Februar 2022 haben wir konsequent reagiert und wirklich alles, was schwimmen konnte, in See geschickt. Das waren insgesamt 28 Einheiten, die Hälfte der Flotte und fast 95 Prozent der Schiffe, die nicht in der Werft waren. Das Motto war: „Alles, was schwimmt – und fliegt, geht raus." Ich bin noch heute stolz auf die Haltung unserer Männer und Frauen, Soldaten und Soldatinnen, die dies in einem Kraftakt ermöglicht haben.

Auch unsere Partner in der Ostsee, allen voran die baltischen Länder, haben das mit großem Wohlwollen beobachtet. Dazu haben wir mit unserem Operationskonzept „Baltic Guard" Führung übernommen und aus dem Stand ein neues Instrument geschaffen, das es uns ermöglicht, Aktivitäten und Kräfte primär in der Ostsee nach Raum und Zeit zu koordinieren sowie gemeinsame Übungsaktivitäten zu stärken und auch Verbündete wie die US Navy einzubeziehen. Wir sind wach und aktiv. Dieser „All In"-Ansatz war natürlich nicht durchhaltefähig, hat aber gleichwohl die gewünschte Wirkung entfaltet. Mit dem NATO-Gipfel in Madrid hat sich auch das Bündnis komplett neu aufstellt. Mit dem NATO- „New Force Model" hat Deutschland sich verpflichtet, seine assignierten Kräfte zu verdoppeln und mehr regionale Führung zu übernehmen. Für uns heißt das, ab 2025 allein bis zu 15 Schiffe und Boote jederzeit einsatzklar zur Verfügung zu halten. Damit wären fast alle Kampfeinheiten der Bestandsflotte gebunden.

Unser vorrangiger Einsatzraum ist die gesamte NATO-Nordflanke mit den wichtigen Seeverbindungswegen von den USA nach Deutschland und weiter nach Finnland und in das Baltikum. Darauf stellen wir uns in Ausrüstung, Ausbildung und Übungsbeteiligung ein! Ein sehr ambitioniertes Ziel, dem wir uns verpflichtet haben und dessen Erreichen uns viel Kraft kosten wird. Zudem ist der NATO-Beitritt von Finnland und Schweden ein strategischer Wendepunkt. Die Ostsee ist und bleibt ein Brennpunkt an der Nordflanke der NATO. Durch den Beitritt werden sich das Kräfteverhältnis und quasi auch die Geografie in der Ostsee signifikant ändern. Die freie Nutzung der Ostsee für den Seehandel ist für die neuen Partner wie auch die baltischen Staaten essenziell. Und im Oblast Kaliningrad existieren sehr ernstzunehmende militärische Fähigkeiten, die dies einschränken oder unterbinden können.

Fokus: Ostsee

Die Deutsche Marine verfügt als größte NATO-Marine in der Ostsee über herausragende regionale Expertise und die umfassende Fähigkeit zur Aufklärung des gesamten regionalen Operationsraumes über und unter Wasser. Wir sind deshalb auch bereit, Verantwortung zu übernehmen und haben unseren Partnern und der NATO signalisiert, dass wir – wenn erforderlich – regional eine Führungsrolle übernehmen können. In diesem Kontext sage ich gerne, wir sind „Ready to command, if required!" Die dafür notwendige Führungsstruktur stellen wir mit dem Aufbau eines „Regional Maritime HQ for the Baltic", das wir in Rostock mit unseren bereits vorhandenen Mitteln der „Deumarfor" (Deutschland Maritime Forces) kurzfristig realisieren könnten.

Wir wollen aber auch den 360-Grad-Blick behalten. Am Beispiel der Entsendung der Fregatte Bayern in den Indo-Pazifik ist erkennbar, dass die Deutsche Marine ein vielseitig einsetzbares Instrument ist – wir können politische Schwerpunktsetzungen mit wenig Aufwand, maximaler Aufmerksamkeit und dazu meist noch im hoheitsfreien Raum der hohen See demonstrieren. Dem potenziellen Gegner ebenso wie dem in Bedrängnis stehenden Verbündeten und Wertepartner. Um auch zukünftig als verlässliches Instrument der Politik zur Verfügung zu stehen, müssen wir aber

Die Korvette F 263 Oldenburg fährt in schwerer See während der Übung Missile Firing Exercise 2022 vor Andøya in Norwegen, am 16.05.2022.

Foto: Bundeswehr/Marcel Kröncke

unsere Einsatzfähigkeit und Kampfkraft erhalten und stärken. Nur dann funktioniert das Prinzip der Abschreckung.
Dabei macht mich die Ankündigung einer umfassenden Reform von Strukturen, Prozessen und Verfahren sowie die zu erwartende nachhaltige finanzielle Unterfütterung der Bundeswehr durch Sondervermögen und Erreichen der Zwei-Prozent-Marke vorsichtig optimistisch, dass wir substanzielle Verbesserungen für die Marine erreichen können. Ohne externe Hilfe wird es aber nicht gehen.
Aber auch wir müssen unsere Hausaufgaben machen und die Planung der Marine der Zukunft weiter vorantreiben. Weitere Handlungsfelder sind die Flexibilisierung der Einsätze und das Einhalten von Zertifizierungsstandards als Grundlage einer verantwortbaren Entsendung unserer Männer und Frauen in Einsätze sowie die signifikante Verbesserung des Instandhaltungssystems unserer Einheiten. Dies bedingt eine Neubetrachtung der Einsätze im Mittelmeer und damit einhergehend deren Flexibilisierung oder gegebenenfalls auch Beendigung. Es bedeutet auch, als Grundlage für den Einsatz unserer Einheiten nur eine Zertifizierungshöhe „gefechtsbereit" zu akzeptieren.
Dafür hat mir der Generalinspekteur grünes Licht gegeben, und wir haben dies mit Nachdruck gerade umgesetzt. In der Folge kommt es bei „Unifil" erst zu einer Nachbesetzung, wenn die dafür vorgesehene Besatzung der Korvette Oldenburg ihre Einsatz-Zertifizierung abgeschlossen hat. Ebenfalls gilt es der materiellen Einsatzbereitschaft und dem teils sehr unbefriedigenden Klarstand der Flotte wirkungsvoll zu begegnen. Der Kauf des neuen Marinearsenals Warnow-Werft war daher aus meiner Sicht der entscheidende und notwendige Schritt, um die Einsatzbereitschaft der Flotte nachhaltig und perspektivisch zu verbessern. Gerade vor dem Hintergrund der neuen strategischen Herausforderungen in unserer Heimatregion. Auch unsere Partner werden davon profitieren können. Wir müssen nun konsequent zwei Schritte gehen. Zuallererst müssen wir die zahlreichen Möglichkeiten der Binnenoptimierung nutzen und unsere Bestandsflotte stärken. Wir haben dazu in kurzer Frist auch ein Paket an vielen kleinen Projekten und Bedarfen zusammengetragen und gemeldet. Hier liegt die Chance auf kurzfristige Effekte.

Wichtige Innovationen

Aber auch die Modernisierung unserer Flotte darf nicht aus dem Auge verloren werden. Wichtige Schritte wie der Baubeginn der U-Boote 212 CD zusammen mit unseren norwegischen Freunden, neue Aufklärungsschiffe und der Kauf von Seefernaufklärern in den USA vom Typ Boeing P-8 „Poseidon" wurden bereits vor der „Zeitenwende" angestoßen. Nunmehr könnten wir – die zwingend erforderliche Erhöhung des Verteidigungsetats vorausgesetzt – in eine weitere Stärkung unser U-Jagd- und Flugkörper Strike-Fähigkeiten investieren, wie auch kleine Kampfboote für das Kommando Spezialkräfte der Marine und das Seebataillon realisieren.
Im Bereich der Minenabwehr wie auch beim Ersatz der Tender, Hilfsschiffe und Tanker sehe ich Licht am Ende des Tunnels.

Foto: Bundeswehr/Kim Brakensiek

Der neue Mehrzweckhubschrauber NH-90 NTH Sea Lion vom Marineflieger-geschwader 5 landet im Rahmen der offiziellen Indienststellung auf dem Gelände des Marinefliegerstützpunktes Nordholz, am 25.06.2020.

Dazu müssen wir unsere Führungsfähigkeit verbessern – von modernen Führungssystemen über Satellitenkommunikation bis zur Ertüchtigung der bordeigenen digitalen Vernetzung. Gleichzeitig muss eine moderne Marine intensiv über den Einstieg in die stärkere Nutzung unbemannter Systeme unter und über Wasser und in der Luft nachdenken. Eine Marine besteht aber nicht nur aus grauem Stahl und Konzeptionen. Was unsere Marine ausmacht, ist unser Personal, unsere Männer und Frauen, die mit Leidenschaft zur See fahren, fliegen oder auch an den Schreibtischen in den Stäben im In- und Ausland die Marine am Laufen halten. Wir haben, wie beinahe alle Institutionen, große Schwierigkeiten, unsere offenen Stellen zu besetzen. Hinzu kam während der Covid-Pandemie ein deutlicher Einbruch der Bewerberzahlen.

Als Marine haben wir das geografische Problem der fehlenden Sichtbarkeit in der Fläche. Deshalb werden wir alle Anstrengungen bündeln, diese Sichtbarkeit zu erhöhen und weiter für attraktive Arbeitsplätze, herausragende Personal-Entwicklungsmöglichkeiten und ein gesichertes Einkommen in einer intakten Familie werben. Dazu gehört, neue Wege zu gehen und Raum für Ideen und Innovationen zu schaffen; wie durch die Installation eines Command Senior Enlisted Leader, der dem Unteroffizierkorps in der Marineführung eine Stimme verleiht, und meinem Beauftragten für Innovation, Digitalisierung, Empowerment und Agilität mit dem Ziel, die Marine als modernen und innovativen Arbeitgeber aufzustellen. Es gibt viel zu tun, aber ich bin – wie immer – optimistisch, dass uns die Kursänderung mit etwas Rückenwind aus der Hauptstadt und dank unserer großartigen Männer und Frauen in der Marine gelingen wird!

STC STEYR®
BEARINGS GERMANY

Das komplette Wälzlagerprogramm, Lagergehäuse und Wälzlagerzubehör in erstklassiger Produktqualität mit individuellem Service. | The complete bearing programme, housings and bearing accessories in first-class product quality with individual service.

STC-Steyr Wälzlager Deutschland GmbH
Hackesche Höfe | Rosenthaler Straße 40/41
10178 Berlin | Germany

www.stc-steyr.com
Tel.: +49 30 3450626 0

dkf-group.de

**SICHER IN DIE ZUKUNFT,
DEN HORIZONT IM BLICK**

Wir gratulieren den Deutschen Marinen
zum 175-jährigen Jubiläum.

ABEKING & RASMUSSEN
www.abeking.com

Marine Systems

Ein dreifaches Hurra…

… auf die Deutsche Marine! Insbesondere in unruhigen Zeiten und stürmischer See leisten Sie heute einen unverzichtbaren Beitrag zur Erhaltung von Freiheit und Demokratie.

Als starker Partner steht Marine Systems dabei verlässlich an Ihrer Seite. Wir gratulieren den Frauen und Männern unserer Seestreitkräfte zum 175-jährigen Jubiläum ihres Bestehens und wünschen auch zukünftig immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

www.thyssenkrupp-marinesystems.com

engineering. tomorrow. together.

thyssenkrupp