



Fliegen, wo die Flotte fährt – das Motto der Marineflieger

*Im Hangar der EGVs können bis zu zwei Bordhubschrauber untergestellt werden, im Bild der SEA KING.
Foto: HHK / JRosenthal*

Aufgabenerweiterung der Bordhubschrauber der Deutschen Marine

Zur aktiven Bekämpfung von kleineren Überwassereinheiten, besonders in der westlichen Ostsee und deren Zugängen, durchliefen ab Mitte 1987 die 22 landgestützten und für SAR- und Transportaufgaben eingesetzten Hubschrauber Westland SEA KING MK 41 des Marinefliegergeschwaders 5 in Kiel ein Kampfwertsteigerungsprogramm und erhielten als Effektor den Seezielflugkörper SEA SKUA sowie zusätzlich ein neues Radar. Damit dienten sie nicht nur als Fremddorfer (OTHT – Over-The-Horizon-Targeting) für Schnellboote, sondern wurden um die Fähigkeit zur Übernahme einer aktiven Rolle im Überwasserseekrieg (ASuW – Anti Surface Warfar) erweitert.

Die ersten SEA KING MK 41 wurden bereits 1975 beim Marinefliegergeschwader 5 (MFG 5) in Kiel-Holtenau in Dienst gestellt, wobei der Erstflug schon im März 1959 stattfand und in der Folge der von Sikorsky Aircraft Corporation gebaute bordgestützte Hubschrauber ab 1961 in der US-Marine zum Einsatz kam. Der SEA KING wurde in Großbritannien von Westland Helicopters Ltd. in Lizenz gefertigt, und von dort aus auch an die Deutsche Marine in einer Search and Rescue (SAR) Version geliefert.

Mit der sich wandelnden geopolitischen Lage zu Beginn der neunziger Jahre traten neue sicherheitspolitische Erfordernisse in den Vordergrund. Einsätze im Rahmen der Krisenreaktion mit den Aufgaben der Seeraumüberwachung, Fähigkeit zur Lagebilderstellung und -übermittlung sowie der Bekämpfungsmöglichkeit gegen kleinere Überwassereinheiten bekamen neben der Ujagd

eine gleichrangige Bedeutung für die Hubschrauber der Marine.

Nach Ende des ersten Golfkrieges 1991 führte der erste Out-of-Area-Einsatz mit dem landgestützten SEA KING MK 41 in den Arabischen Golf. Dazu wurden drei Hubschrauber im Seetransport verlegt. Vom Abstützpunkt auf dem internationalen Flughafen Manama / Bahrain aus wurde im Rahmen der Operation „Süd

Flanke“ die Versorgung (PMC – Personal, Mail, Cargo) der in See stehenden multinationalen Minenabwehrfahrzeuge vor der Küste Kuwaits durchgeführt. Dies bedeutete das Fliegen unter extremen Bedingungen und Wettererscheinungen, die den Besatzungen bis dahin völlig unbekannt waren.

1993 begannen in der Adria die Embargo-Einsätze unter Beteiligung deutscher Fregatten. Dies führte zu einer weiteren Verlagerung von Einsatzaufgaben der Bordhubschrauber SEA LYNX MK 88 A, die seit 1981 als U-Jagdhubschrauber organischer Bestandteil der Fregatten F122 waren. Die intensive weiträumige Seegebietsüberwachung und das Verbringen von Boardingteams zur Kontrolle der Handelsschiffsladung wurde Einsatzrealität. Mit der Evakuierung von Heeressoldaten aus Somalia in 1993 begann auch die Facette der seegestützten Evakuierungsoperationen mit Hubschraubern. Mittlerweile sind die Hubschrauber SEA KING fester Bestandteil in der Planung militärischer Evakuierungsoperationen.

Mit der Einführung der Fregatten F 123 BRANDENBURG-Klasse ergab sich 1995 ein zusätzlicher Bedarf an Bordhubschraubern, da die vorgesehene Auslieferung des MH-90 in 1999 als unrealistisch erkannt wurde. Dies führte zur Beschaffung von sieben SEA LYNX MK 88 A, die dem MFG 3 „Graf Zeppelin“ ab 2000 zu Verfügung standen. Die vorhandenen Hubschrauber wurden auf den Ausrüstungsstand MK 88 A modifiziert. Neben einem modernen, digitalen 360° Seeraumüberwachungsradar wurde ein Elektro-optischer/Infrarot (EO/IR)-Sensor integriert, ferner die Verschussmöglichkeit von Seezielflugkörpern SEA SKUA realisiert, die dann vom SEA KING übernommen wurden. Des Weiteren erfolgte die Integration von einem schweren Maschinengewehr (sMG) sowie der Möglichkeit, modularen ballistischen Schutz einzurüsten. Damit konnten die sich aus den Einsätzen ergebenden neuen Aufgaben sicherer und effektiver durchgeführt werden, ohne jedoch die Ujagd zu vernachlässigen.

Mit den Einsatzgruppenversorger (EGV) als Konsequenz aus den jetzt länger andauernden und nunmehr weltweiten Einsätzen der Flotte sowie aufgrund der in den vergangenen Einsätzen gewonnenen Erkenntnisse begann 1997 für die Kieler Marineflieger die Ausbildung im Bordflugbetrieb. Mit der Indienststellung des Einsatzgruppenversorgers „Berlin“ im Jahr 2001 wurde der SEA KING MK 41 als Bordhubschrauber integraler Bestandteil der EGVs, die zwei Hubschrauber dieser Größe aufnehmen können. Die Einsatzoption der Marinehubschrauber wurde um die Schnittstelle See/Land für den taktisch/operativen Lufttransport ergänzt. Damit konnte die sonst landgebundene Transportkomponente SEA KING dem Einsatzverband der Flotte direkt zur Verfügung gestellt werden.

Das Verbringen von Boardingteams, sowie das Absetzen von Spezialkräften in unterschiedlichen Verfahren, erweitern die Einsatzmöglichkeiten der Streitkräfte.

Fliegen, wo die Flotte fährt

Die Anforderungen an Mensch und Material im Bordflugbetrieb sind extrem. Von den kalten und stürmischen nördlichen Breiten des Atlantiks bis in die tropischen Gewässer mit Temperaturen von über 35°C im Schatten und Luftfeuchtigkeit von über 90% erfolgen heute die Einsätze der Hubschrauber. „Fliegen, wo die Flotte fährt“ war und ist das Motto der Marineflieger. Dies muss auch in Zukunft umfassend gewährleistet werden. Im Gegensatz zu den Zeiten des „Kalten Krieges“, in denen man sich für die militärische Auseinandersetzung vorbereitet hatte, um durch Abschreckung zu wirken, sind die heutigen Einsätze

real und mit einer permanenten Bedrohungslage konfrontiert. Die asymmetrische Herausforderung stellt dabei eine besondere Form der Bedrohung dar. Dies erfordert auch zwingend die Ausstattung mit passiven und aktiven Eigenschutzmitteln zum Schutz von Gerät und Soldaten.

Hubschrauber sind für heutige Seestreitkräfte ein unverzichtbares Element als Seekriegsmittel, da Bordhubschrauber flexibel in verschiedenen Rollen eingesetzt werden können. Mit ihren Einsatzoptionen, der Reichweite ihrer Sensoren und Effektoren wird der Arm der seegehenden Einheiten verlängert. Zudem stellen sie die Fähigkeit des schnellen Lufttransportes für die unterschiedlichen Missionsspektren zur Verfügung.

Da Bordhubschrauber mit hoher Zuverlässigkeit in den unterschiedlichen Rollen verfügbar sein müssen, werden auch hohe Anforderungen an die Ausbildung

des technischen und fliegenden Personals gestellt. Heutige Missionsprofile und -erfordernisse:

• Unterwasserseekrieg (ASW)

Die Ortung und Bekämpfung von U-Booten sind eine Grundbefähigung für die Bordhubschrauber der Fregatten. Die Anzahl der konventionellen U-Boote steigt und stellt weiterhin eine latente, wenn auch keine akute Bedrohung dar. Der Einsatz von Tauchsonargeräten muss zukünftig durch einen zeitgleichen Einsatz von Sono-Bojen ergänzt werden. Multistatische Ujagd ist besonders in küstennahen Gewässern eine Herausforderung, der es sich zu stellen gilt. Aufgrund seiner großen Sensorreichweite muss der Bordhubschrauber befähigt werden, zeitgleich einen Effektor mitzuführen, um reaktionsschnell die Bekämpfung eines erkannten Ziels aufnehmen zu können. Eine Trennung von



Der SEA LYNX MK 88 A wird für Boarding Einsätze im Rahmen der EU-Operation ATALANTA eingesetzt. Foto: PIZ Marine



Die Fregatten der SACHSEN-Klasse, Klasse 124, dienen als Plattform für Einsätze der Bordhubschrauber, im Bild die Fregatte F 219 "Sachsen". Foto: PIZ Marine



SEA KING MK 41 nach einer Landung auf dem Deck des EGV A 1412 "Frankfurt am Main". Foto: HHK / J Rosenthal

Sensorträger und Effektorträger ist nicht mehr bedrohungsgerecht, da die Fähigkeiten von konventionellen U-Booten zur weit reichenden Seezielbekämpfung ein unverzügliches Bekämpfen des U-Bootes bei Entdeckung erforderlich machen.

• Überwasserseekrieg (ASuW)

Der Überwasserseekrieg beginnt mit der Seeraumüberwachung, das heißt Schiffe und Boote ausfindig machen, klassifizieren und identifizieren, um ein tageszeitunabhängiges Lagebild zu erstellen und zu erhalten. Dafür wird eine permanente taktische Datenlinkanbindung, in der Regel Link 11, und eine kontinuierliche 360° Radarabdeckung benötigt. Eine weitere Aufgabe ist das „Beobachten von Kontakten“ durch moderne, leistungsstarke EO/IR-Sensoren. Bordhubschrauber mit langen Flugzeiten eignen sich hierfür besonders, da große Seegebiete

bei Tag und Nacht aufgeklärt und beobachtet werden können. Im Gegensatz zu den Szenarien des Kalten Krieges bewegen sich die kritischen Kontakte in der Regel im normalen Schiffsverkehr, was eine permanente Überwachung der Kontakte erforderlich macht. Die Sensorik muss dazu ausgelegt sein, ein erstelltes Lagebild sicher über einen langen Zeitraum zu halten. Der Bordhubschrauber ermöglicht es Fregatten, ein großes Seegebiet zu überwachen und zielgerichtet zu agieren. Die aktuellen Einsätze im Rahmen von ATALANTA zur Piratenbekämpfung sind ein Anhalt für die Ausdehnung zu überwachender Seeräume. Bei den Einsätzen gegen Piraten steht bei beiden Bordhubschraubertypen das schwere Maschinengewehr (SMG) als Wirkmittel zur Verfügung – eine moderne Flugkörperbewaffnung für den Kampf gegen größere Überwassereinheiten darf aber nicht vernachlässigt werden, zudem

mit einer neuen Qualität: Heutige Szenarien sind zumeist sehr komplex, ohne klare geografische Trennung zwischen Freund und Feind, so dass eine Kontrolle des Lenkflugkörpers während des ganzen Fluges notwendig ist, damit notfalls ein Missionsabbruch erfolgen kann.

• Personal- und Materialtransport

Die Aufgabe Personal- und Materialtransport ist Bestandteil sowohl des Grundbetriebes als auch von Stabilisierungs- und Eingreifoperationen der Flotte. Der Personaltransport und Materialtransport (als Innen- und/oder Außenlast) zur Versorgung der Einheiten mit Verbrauchsgütern oder auch mit Ersatzteilen erfolgt innerhalb eines Einsatzverbandes als auch an der Schnittstelle See/Land zur Versorgung von dort stationierten Einheiten. Dazu gehört auch die Herausforderung, bei Bedarf in Gebirge einfliegen zu müssen. Regelmäßig finden hierzu Ausbildungsabschnitte des MFG 5 in Zusammenarbeit mit den Heeresfliegern in Norwegen statt.

• Taktisch / operativer Lufttransport

Der taktisch/operative Lufttransport ermöglicht den Transport von Personal und Material auch unter taktischen Einsatzbedingungen in einem Bedrohungsszenario. Die jeweiligen Einsatzgrenzen bzgl. Reichweite und Transportkapazität sind sehr unterschiedlich und werden durch die einsatzspezifische Ausrüstungsvarianten bestimmt. In Abhängigkeit der Bedrohungslage ist taktischer Lufttransport vor dem Hintergrund der Bedrohungsminimierung und Reduzierung der Entdeckungswahrscheinlichkeit vorzugsweise bei Nacht vorzunehmen, das heißt unter Nutzung von Nachtsichtgeräten (BiV). Gleichwohl ist eine umfangreiche Eigenschutz-ausstattung zum Schutz der Besatzungen angezeigt. Unabhängig vom Operationsraum (See, Küstenvorfeld) werden folgende Einsatzoptionen unterschieden:

• Verbringen von Boardingteams

Die Boarding-einsätze in der Adria dienen der Überwachung von Embargoauflagen. Es wurden zivile Handelsschiffe überprüft, jedoch mit geringem Bedrohungspotenzial. Wenn der Kapitän eines Handelsschiffes dem Boarding über Funk nicht zustimmte, wurde es nicht durchgeführt. Maritime Interdiction Operations (MIO), wie sie im Golf von Aden beim OEF-Einsatz praktiziert werden, sind damit jedoch nicht zu vergleichen. Verdächtige Fahrzeuge sind in unserem Verständnis keine regulären Handelsschiffe. Es handelt



Der MERLIN AW 101 von AgustaWestland kann wegen seiner Abmessungen nicht als Bordhubschrauber auf den Fregatten F 125 und F 124 eingesetzt werden. Foto: AgustaWestland

sich um kleine Fahrzeuge, in der Regel Dhaus, wobei eine Funkverbindung nicht sichergestellt ist und die Absichten der Schiffsführung unklar sind. In der Konsequenz bedeutet dies, dass das aus bis zu 14 Soldaten bestehende Boardingteam schnell und komplett mit dem Hubschrauber abzusetzen ist. Die immanente Bedrohung bis das Fahrzeug gesichert ist, erfordert eine adäquate Bewaffnung des Hubschraubers (schweres Maschinengewehr – auch als psychologische Waffe) und ballistischen Schutz.

Mit den Piratenüberfällen auf Schiffe zeichnet sich ab, dass Boardingmaßnahmen auch unter direkter Bedrohung durchgeführt werden müssen. Entsprechende Einsatzverfahren für Bordhubschrauber (mit Transportleistung und gleichzeitiger komplexer Sensorausstattung) werden entwickelt.

• MilEvakOps

Einheiten wie der Einsatzgruppenversorger sind für militärische Evakuierungsmaßnahmen eine hervorragende Plattform. Sie zeichnen sich durch lange Stehzeit im Einsatzgebiet aus und sind in der Lage, auch größere Personengruppen aufzunehmen und zu versorgen. Der

Bordhubschrauber stellt hierbei die Lufttransportkapazität. Je mehr Personen transportiert werden können, desto kleiner die Anzahl der notwendigen Flüge und damit einhergehend eine Reduzierung der Gefährdung.

• Unterstützung / Zusammenarbeit Spezialkräfte (SOF AIR)

Mit der Fregatte Klasse 125 wird sich der Einsatz in der Marine wandeln, das Schiff wird für Stabilisierungseinsätze ausgelegt und dient auch der Unterstützung von Operationen an Land. Eine Option dabei ist das Verbringen von Spezial- und spezialisierten Kräften einschließlich einsatzrelevanter Ausrüstung mit Bordhubschraubern an der Schnittstelle See/Land zur Vorbereitung, Durchführung und Beendigung von Operationen, d.h. die Bordhubschrauber werden zur direkten taktischen Unterstützung eingesetzt. Derzeit wird diese Fähigkeit mit dem SEA KING MK 41 aufgebaut und soll mit dem Nachfolgemuster auf der Fregatte F 125 umfassend verfügbar sein.

• SAR und Medizinische Versorgung

Ein Bordhubschrauber ist immer auch ein SAR-Mittel. Für das eigene Schiff bei

„Mann über Bord“, innerhalb des Verbandes in See, aber auch für akute Notlagen von Schiffen im Einsatzgebiet – sei es der Katamaran-Segler im Roten Meer oder das Frachtschiff im Indischen Ozean. Dies erfordert, dass der Hubschrauber aus jedem Flugprofil heraus zur SAR-Rolle befähigt sein muss, um mit der Rettungswinde bergen zu können und ggfs. auch die erste schnelle medizinische Versorgung für die betroffenen Personen bereitzustellen.

Im Einsatz an Bord der EGV dient der SEA KING als schnelles Transportmittel für den Kranken- und Verwundeten-transport (TacAirMedEvac), aber auch zum Transport (ForwardAirMed) von bereits versorgten Patienten oder Intensivpatienten zum nächsten Krankenhaus an Land bzw. zum Weitertransport.

Ausblick und Lösungsansätze

In der Zukunft mit der „BasisSee“ werden bemannte Hubschrauber der Marine ein noch breiter gefächertes Aufgabenfeld wahrnehmen müssen, wobei unbemannte Fluggeräte hier nur bedingt unterstützen können. Aufgrund der Tatsache einer sehr begrenzten Anzahl von verfügbaren



JOHANNLEIDEL

**LWL Technik
EUROCOM II**

EAL
1902

**Elektrotechnische
Apparate-Bauanstalt
Johann Leidel GmbH**

Ida-Noddack-Str. 14-18
46569 Hünxe
Internet: www.eal.de

Telefon: (0281) 94234-0
Telefax: (0281) 94234-77
E-Mail: gerd.lange@eal.de



Der SEA LYNX MK 88 A, ein für den Waffeneinsatz optimierter Marinehubschrauber.
Foto: PIZ Marine

bordgestützten Hubschraubern bei den vorgesehenen Einsatzszenarien ergibt sich zwingend die Forderung nach mehrrollenfähigen Hubschraubern.

Neben dem kleineren für den Waffeneinsatz optimiertem Hubschrauber SEA LYNX MK 88 A, wird vordringlich ein mehrrollenfähiger Bordhubschrauber als Nachfolger des bewährten SEA KING MK 41 benötigt, der neben dem Waffeneinsatz vor allem auch das vielseitige Aufgabenspektrum in der Transportrolle sowie in der Unterstützung von Spezialkräften wahrnehmen kann. Neben der gestiegenen Anzahl von Aufgaben muss dieser Hubschrauber auch den klimatischen Herausforderungen, also für Einsätze unter fast allen Klimabedingungen konzipiert sein. Die zu erwartenden Einsätze unter asymmetrischer Bedrohung erfordern eine spezielle und umfangreiche Ausrüstung, das heißt ein zukunftsfähiger Hubschrauber der Marine muss viele Einsatzrollen abdecken können. Ein weiteres wichtiges Kriterium bei der

Beschaffung des Nachfolgers SEA KING ist der Zeitfaktor.

Der Nachfolger SEA KING – mehrrollenfähig und streitkräftegemeinsam?

Die zunächst dringliche Frage ist, welche Hubschraubermuster können in einer engeren Auswahl für die Marine betrachtet werden. Grund hierfür sind vorrangig die zu berücksichtigen physikalischen Größen eines Bordhubschraubers. Eine bereits von verschiedenen Dienststellen der Bundeswehr und Marine durchgeführte Marktsichtung identifiziert lediglich zwei nutzbare Hubschrauber für den bordgestützten Einsatz. Der auch in die Betrachtung einbezogene AW 101 von AugustaWestland konnte wegen seiner physikalischen Abmessungen in Bezug auf die vorgesehene Plattformen – Fregatte F 125 und F 124 – nicht berücksichtigt werden.

Obgleich für den Einsatz auf den deutschen Fregatten nicht einsetzbar, stellt der AW 101 für die anderen Teilstreitkräfte eine bemerkenswerte und insbesondere schnell zu beschaffende Option dar.

Die Anzahl der durch die Marine betreibbaren Hubschrauber ist begrenzt, daher ist das zuvor genannte Gesamtspektrum zwingend mit einem mehrrollenfähigen Hubschrauber abzudecken.

Demzufolge wurden die beiden verbliebenen Marinehubschrauber MH 90 von NHI und MH 92 von Sikorsky hinsichtlich der von den Herstellern gemachten Informationsangebote ausgewertet.

Die Nachfolger des SEA KING im Vergleich

Die MH 90 von NHI ist aus heutiger Sicht bezüglich seines Fähigkeitsprofils, wie es 1990 auf der Grundlage der damaligen Anforderungen an einen künftigen Marinehubschrauber formuliert wurde, nicht mehr uneingeschränkt geeignet. So hat es, im Gegensatz zu den anderen Beschaffungsnationen eine erhebliche Aufgabenerweiterung für die Deutsche Marine, aber insbesondere auch für die Marineflieger mit ihren Hubschraubern gegeben. Im Fähigkeitsprofil des MH 90 konnte diese Aufgabenerweiterung nicht berücksichtigt werden. Ursprünglich war der Zulauf für 1999 geplant, jedoch befindet sich das Lfz auch heute noch immer in einem Entwicklungszustand. Eine Auslieferung an die Beschaffungsnationen FRA, NLD wird in einer eingeschränkten Funktionalität erfolgen. Um den heutigen und absehbaren Anforderungen an Bordhubschraubern gerecht zu werden, wurden mit Entscheidung Rüstungsstaatssekretär die militärischen Forderungen aktualisiert und dem realistischen belastbaren Einsatzbedarf angepasst. Die Beschaffung eines neuen Bordhubschraubers ist dringend, da die weitere Indiensthaltung des SEA KING erhebliche Investitionen nach sich ziehen würde, ohne Zukunftsfähigkeit, da die operative Lücke der Fregatten damit nicht zu schließen wäre.

MH 92 (CH-148 CYCLONE) ist ein modern ausgelegter Bordhubschrauber für die kanadischen Streitkräfte, der die von der Marine gestellten Anforderungen nahezu in Gänze erfüllt. Auf der Haben-seite ist weiterhin zu verbuchen, dass mit dem MH 92 ein bereits eingeführter Hersteller – Sikorsky erneut beauftragt wäre, dessen Technik, Material und Support bei der Bundeswehr bestens eingeführt sind. Das Grundmuster S-92 hat nach nur fünf Jahren kommerziellen Einsatzes mehr als 150.000 Flugstunden im Wesentlichen in der Bohrinselfversorgung in diesem anspruchsvollen



CYCLONE CH-148
erfüllt schon jetzt
die Voraussetzungen
als Nachfolger
des SEA KING
Foto: Sikorsky

maritimen Umfeld absolviert. Des Weiteren bietet der Hubschrauber von Sikorsky ein wichtiges multinationales Umfeld, da bereits die kanadische Marine 28 Hubschrauber CH-148 geordert hat. Die Auslieferung soll im November 2010 beginnen und 2013 abgeschlossen sein. Auch die dänischen Streitkräfte (Betrieb durch die dänische Luftwaffe) beabsichtigen 12 Einheiten als Marinehubschrauber zu beauftragen und würden sich einer deutschen Bestellung in Form einer Kooperation anschließen wollen. Darüber hinaus würde im Falle eines Vertrages der Bundeswehr mit Sikorsky über die Lieferung von 30 Hubschraubern MH 92 eine Kooperation mit deutscher Luft- und Raumfahrttechnische Industrie sowohl in Produktion als auch im Betrieb eine Wertschöpfung in Deutschland ermöglichen, die dem einer europäischen Beschaffung nicht nachsteht. Im Gegenteil, eine Stärkung von Industrieanteilen außerhalb von Monopolstrukturen wäre möglich. Die Nutzung des MH-92 als Basis für den

dringenden Bedarf an einem CSAR Lfz der Luftwaffe ist zu untersuchen. Hier läuft ein paralleler Prozess zur Marine. Die Auslieferung des ersten MH 92 an die Marine wäre in 2015 zu erwarten und kann mit dem Zulauf der F 125 harmonisiert werden.

Sachstand

Um eine Entscheidung zu treffen, wird durch das BMVg eine Angebotsaufforderung erarbeitet, ein so genanntes Request for Proposal. Demzufolge ist die Auswahlentscheidung für den Nachfolgetyp im Sommer 2010 avisiert, ein Vertrag soll dann in 2011 zur Unterschrift bereit sein.

Schlussbemerkung

Die Nachfolge der zumindest teilweise sehr überalterten Hubschrauber der Bundeswehr ist nicht nur ein Thema der Marine. Auch Heer und Luftwaffe

beklagen die mittlerweile unsägliche Situation bei der Beschaffung von dringend benötigten Hubschraubern, TIGER und NH 90 sind dafür bedauerliche Beispiele.

Zugegeben, ausgelöst durch Transformation und sich schnell verändernde Aufgabenerweiterungen für die Streitkräfte, sind auch die Anforderungsprofile und Fähigkeitsmerkmale von Waffensystemen, insbesondere der Systeme, die in der Beschaffung sind, anzupassen bzw. nachzubessern. Diese Aufgabe obliegt allen Stellen innerhalb und außerhalb der Bundeswehr, die mit der Beschaffung von Rüstungsgütern beauftragt sind. Letztlich steht auch die Leistungsfähigkeit der deutschen und europäischen Verteidigungsindustrie auf dem Prüfstand. Ein spannendes Thema, welches wir, der Hardthöhenkurier, weiter verfolgen und dazu berichten werden.



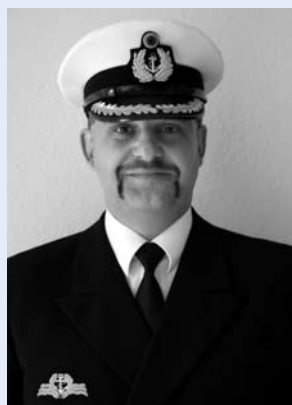
Autor: Jürgen K.G. Rosenthal

Kommandant der Fregatte F 209 „Rheinland-Pfalz“ für deutschen Beitrag zur Bekämpfung der Piraterie geehrt

Fregattenkapitän Markus Rehbein nahm am 23. November in London (GB) die Auszeichnung der International Maritime Organisation (IMO) „Special Certificates for Exceptional Services Rendered to Shipping and Mankind“ entgegen. Die Ehrung wurde durch den IMO Generalsekretär Efthimios Mitropoulos vorgenommen. Als Kommandant der Fregatte „Rheinland-Pfalz“ beteiligte er sich vom 5. Februar bis zum 10. August 2009 mit seiner Besatzung erfolgreich an der Anti-Piraterie-Mission ATALANTA. Sein



Fregatte F 209 „Rheinland-Pfalz“



Fregattenkapitän Markus Rehbein

Schiff war in dieser Zeit das erste unter der Führung der Europäischen Union, welches mutmaßliche Piraten an Bord festsetzte und in Mombasa (Kenia) an die örtlichen Ermittlungsbehörden übergab. Die Auszeichnung erhielt Rehbein repräsentativ für die an der Mission teilnehmenden deutschen Soldaten. Auf Vorschlag des IMO Generalsekretärs wurden erstmalig Repräsentanten jener Nationen ausgezeichnet, deren Marinen vor der Westküste von Somalia und im Golf von Aden im Kampf gegen internationale Piraterie operierten. Entsandte Kommandanten der verschiedenen Nationen nahmen im Rahmen einer feierlichen Veranstaltung, an der auch der Staatssekretär im Verkehrsministerium Prof. Klaus-Dieter Scheurle und der deutsche Botschafter Georg Boomgarden anwesend waren, die Auszeichnung entgegen.

Fregattenkapitän Markus Rehbein sagte: „Ich fühle mich persönlich sehr geehrt, diese Auszeichnung in Vertretung aller deutschen Soldaten entgegenzunehmen, die dazu beitragen, die Seewege am Horn von Afrika sicherer zu machen.“

Die International Maritime Organisation, IMO (Internationale Seeschiffahrts-Organisation) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Zur Durchsetzung ihrer Politik arbeitet sie mit anderen UN-Einrichtungen und nichtstaatlichen Organisationen zusammen, insbesondere im Umweltschutz und bei der Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute.



Hauptbootsmann Tom von Wiegen
Presse- und Informationszentrum
Marine

Fotos: HHK / Archiv