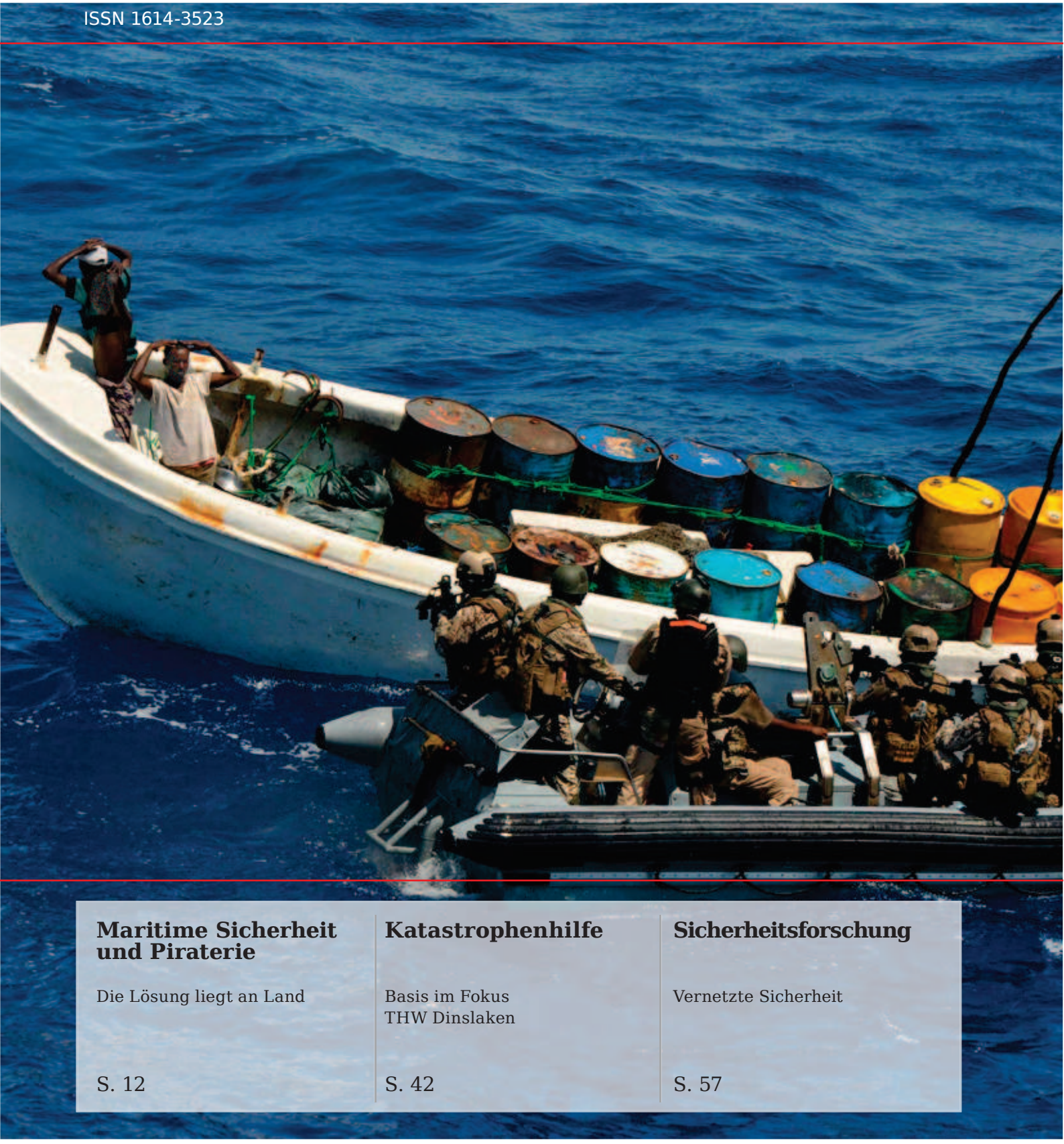
# HOMELAND SECURITY

NATIONALE SICHERHEIT UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

2012

ISSN 1614-3523



**Maritime Sicherheit und Piraterie**

Die Lösung liegt an Land

S. 12

**Katastrophenhilfe**

Basis im Fokus
THW Dinslaken

S. 42

**Sicherheitsforschung**

Vernetzte Sicherheit

S. 57

**www.homeland-sec.de**

Nationale Sicherheit - Bevölkerungsschutz - Katastrophenhilfe

Michael Hartung

# Krisenherd Somalia

## Hintergründe zur Piraterie am Horn von Afrika



Deutschland beteiligt sich weiter an der EU-Mission ATALANTA

**Die Region rund um das Horn von Afrika kann inzwischen wohl durchaus als chronischer Krisenherd bezeichnet werden. Besonders Somalia wird in diesem Zusammenhang immer wieder als eine Art Paradebeispiel für Staatszerfall und gescheiterte Staatlichkeit genannt. Bürgerkriege, Hungersnöte, Terrorismus und besonders die Piraterie – alles Probleme, für die bis heute keine Lösungen gefunden werden konnten. Zwar ist der afrikanische Kontinent seit dem Ende des kalten Krieges insgesamt wieder etwas mehr in das Zentrum des Interesses gerückt – zumeist auch mit seinen Problemen. Jedoch konnten nur diejenigen Staaten von diesem Interesse profitieren, welche auch etwas „zu bieten" hatten, etwa Bodenschätze wie Erdöl, Gold oder Diamanten. In Ländern mit solchen Ressourcen besteht ein Interesse an einem Mindestmaß an Ordnung und Struktur, um Handel zu treiben und einen Zugang zu diesen Ressourcen zu ermöglichen. Somalia hat nichts Derartiges zu bieten und so suchen sich die Menschen alternative Einkommensmöglichkeiten; mit bedrohlichen Auswirkungen auf die Schifffahrt in der Region.**

Rückblick: Im Golf von Aden. Gegen drei Uhr morgens entdeckt die Fregatte ein Skiff in der Nähe des International Recommended Transit Corridors (IRTC), einem von Marineeinheiten überwachten Bereich entlang einer der Hauptschlagadern des weltweiten Seeverkehrs. Als das Skiff die Anwesenheit der Fregatte bemerkt, werfen die Personen an Bord einen Gegenstand ins Wasser und erhöhen ihre Geschwindigkeit. Auf den Videoaufzeichnungen der Fregatte ist der Gegenstand eindeutig als eine von Piraten verwendete Leiter zu erkennen. Damit besteht ein erstes Verdachtsmoment und die Verfolgung des Skiffs wird aufgenommen. Die jetzt Piraterieverdächtigen ignorieren die Aufforderung zu stoppen und reagieren weder auf Durchsagen in englischer noch in arabischer Sprache. Erst nach mehreren Warnschüssen, abgegeben vom Bordhubschrauber der Fregatte, stoppt das Skiff. Von der Fregatte aus wird beobachtet, wie mehrere Waffen über Bord geworfen werden. Die Piraterieverdächtigen werden an Bord genommen und befragt. In dem Skiff finden sich weitere Beweismittel: Gewehrgranaten, Gewehrmunition, ein Laser-Entfernungsmesser, Treibstoff und Verpflegung für mehrere Tage. Bei den Befragungen verstricken sich die Piraterieverdächtigen in Widersprüche. Dabei fällt auf, dass einer von ihnen passabel Englisch spricht, ein weiterer Hinweis darauf, dass es sich um Piraten handelt. Schließlich muss jemand nach einer Kaperung in der Lage sein, sich mit der Besatzung zu verständigen, um ihr Anweisungen zu geben. Trotzdem geben die Verdächtigen vor, Menschenschmuggler zu sein und die Waffen nur zum Schutz gegen „echte" Piraten dabei gehabt zu haben. Erst als ihnen das Video mit der über Bord geworfenen Leiter gezeigt wird, entscheiden sie, lieber nichts mehr zu sagen.

In Deutschland und bei der Führung der Operation ATALANTA beschäftigt man sich in der Zwischenzeit mit der Frage, wie mit den aufgegriffenen Personen weiter zu verfahren ist. Gemäß der gültigen Standard Operating Procedures (SOPs) für den Einsatz würden die Indizien für die Eröffnung eines Gerichtsverfahrens ausreichen. Nur findet sich kein Land, welches zu einem solchen Verfahren bereit wäre. Kenia gibt an, mit bereits 64 Piraterieverdächtigen überlastet zu sein. Die Seychellen zeigen auch kein Interesse und Deutschland lehnt mit der Begründung ab, dass keine deutschen Interessen direkt betroffen seien. Schließlich werden die Piraterieverdächtigen, nach zehn Tagen an Bord der Fregatte, in ihrem Skiff direkt vor der Küste Somalias wieder in die Freiheit entlassen. Nur die Ausrüstung und die Munition werden als Asservate behalten.

Dieses Beispiel aus einem der ersten Kontingente der EU geführten Anti-Pirateriemission

# Jeden Hoffnungsschimmer nutzen

## Vier Monate in der Gewalt von Piraten



Hansa Stavanger

**Am 4. April 2009 wurde die unter deutscher Flagge fahrende Hansa Stavanger, ein Containerschiff der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg, von somalischen Piraten entführt. Für die Besatzung, ihre Familien und die Reederei begann damit eine enorme Belastungsprobe. Die Verhandlungen über die Freilassung zogen sich über vier Monate hin. Während dieser Zeit war die Besatzung den unberechenbaren und mörderischen Piraten ausgeliefert und musste zum Teil unter Folter, Isolation, Verschleppung nach Somalia und vor allem unter unhygienischen Zuständen um ihr Leben und ihre Gesundheit bangen. Unter den fünf deutschen Geiseln an Bord befand sich auch Frederik Euskirchen, damals als zweiter Offizier auf der Hansa Stavanger. Homeland Security sprach mit ihm zu Hause vor den Toren Hamburgs über seine Erfahrungen.**

**Homeland:** Sie waren 121 Tage in der Hand von Piraten. Was hat Ihnen geholfen, diese Situation durchzustehen?

**Euskirchen:** Grundlegend ist, dass man nie die Hoffnung aufgibt und sich an jedem noch so kleinen Strohhalm festhält. Man muss jeden Hoffnungsschimmer nutzen, um sich zu motivieren. Selbst dann, wenn man sich manchmal falsche Hoffnungen macht oder sich zu sehr auf etwas freut. Natürlich muss man sich sachlich die Realität vor Augen führen, dass auch alles schief gehen kann und darauf vorbereitet sein. Das darf aber nicht dazu führen, dass man den Mut verliert. Es hilft also, sich Illusionen zu schaffen und Pläne zu machen. Wenn du es schaffst, dabei ein gesundes Level zu halten, dann ist das viel wert.

**Homeland:** Wie lief die Kaperung der Hansa Stavanger ab?

**Euskirchen:** Das war morgens gegen neun Uhr. Der dritte Offizier hatte Backbord voraus das Skiff gesehen und Alarm gegeben. Wir haben volle Fahrt gemacht. Insgesamt wurden drei Angriffe von verschiedenen Seiten gefahren. Jeder dieser Angriffe wurde von Beschuss mit Schnellfeuergewehren

# Piraterie ist völlig unromantisch

**Bei Piraterie handelt es sich um Gewalttaten, Eigentumsdelikte oder Freiheitsberaubungen, die zu eigennützigen Zwecken unter Gebrauch eines See- oder Luftfahrzeugs auf hoher See oder in anderen Gebieten verübt werden, die keiner staatlichen Gewalt unterliegen. Für Ernst-Reinhard Beck, MdB CDU/CSU, ist Piraterie völlig unromantisch. Mit ihm sprachen Dr. Nadine Seumenicht und Michael Zacher.**



Michael Zacher und Dr. Nadine Seumenicht im Gespräch mit Ernst-Reinhard Beck

**Homeland:** Piraten-Romantik à la Störtebeker: Ist das ein verklärter, unsachgemäßer Blick?

**Beck:** Piraterie ist völlig unromantisch: Sie ist organisierte Kriminalität mit zunehmender Brutalität im Vorgehen. Verklärung von Verbrechern ist völlig unangemessen.

**Homeland:** Die Exportnation Bundesrepublik Deutschland verfügt über die drittgrößte Handelsflotte der Welt. Deutsche Reeder fahren in aller Welt – etwa 800 der 1.700 Passagen deutscher Handelsschiffe führen nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder (VDR) z. B. durch das von der Piraterie betroffene Gebiet am Horn von Afrika, im Golf von Aden. Ralf Nagel, Hauptgeschäftsführer des VDR, beziffert den Schaden auf jährlich etwa 12 Milliarden Euro. Was halten Sie von dieser Schätzung?

**Beck:** Ich kenne Herrn Nagel und gehe davon aus, dass diese Schätzung seriös ist.

**Homeland:** Wahrscheinlich ist die Tendenz steigend?

**Beck:** Möglich, aber die Erfolgsquote bei Kaperungen geht zurück. Wir hatten im Jahre 2010 eine Erfolgsquote von 24 % und 2011 nur noch von 12 %. Die Abwehrmaßnahmen zeigen Wirkung. So ist die Zahl der gekaperten Schiffe zurückgegangen, das durchschnittlich gezahlte Lösegeld jedoch gestiegen. Im Jahre 2008 waren es durchschnittlich 1,4 Millionen Dollar Lösegeld pro Schiff, 2011 bereits 4,5 Millionen Dollar.

**Homeland:** Wie steht die deutsche Bundesregierung zu Lösegeldzahlungen?

**Beck:** Ich habe großes Verständnis dafür, wenn man sagt, wer Lösegeld zahlt, macht sich weiter erpressbar und finanziert damit die Piraterie. In der Praxis lässt sich das Zahlen von Lösegeld aber nur schwer verhindern, wenn eigene Mitarbeiter wochen- und monatelang (s. Hansa Stavanger) unter schlimmen Bedingungen festgehalten und mit dem Tod bedroht werden. Aus humanitären Gründen wird im Einzelfall anders gehandelt.

**Homeland:** Das Vorgehen der Deutschen bzw. Europäer im Vergleich mit den Amerikanern: Sehen Sie Unterschiede? Gibt es eine Art „best practice“?

**Beck:** Ich sehe keine großen Unterschiede. Wir beteiligen uns an der Operation Atalanta, die eng mit der NATO-Operation Ocean Shield zusammenarbeitet. Seit 2009 gibt es einen Transit Corridor durch den Golf von Aden. In der Hoch-Risiko-Zone sorgen unter anderem Schiffe der Operation Atalanta für die Sicherheit der Handelsschiffe. Der Abschreckungseffekt ist da und das robustere Vorgehen zeigt Wirkung.

**Homeland:** Wo können Deutsche bzw. Europäer noch stärker international zusammenarbeiten?

**Beck:** Wir haben mit Atalanta eine Mission, die sich großer Zustimmung in der Bevölkerung erfreut. Die Deutsche Marine

# Weltweit einzigartig

## Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei



Von links: Torsten Tamm von der Stabstelle Öffentlichkeitsarbeit, Dr. Nadine Seumenicht, Jens-Karsten Reimann, Stefan Zimmermeier

**Piraterie ist kein lokales, sondern ein weltweites Phänomen, welches in den letzten Jahren zugenommen hat und insbesondere im stark befahrenen Seegebiet vor Somalia eine akute Bedrohung darstellt. Auch für die deutsche Seeschifffahrt ist die Piraterie ein bedeutendes Problem. Schiffe deutscher Reedereien transportieren Waren und Passagiere auf den Meeren der Welt, deutsche Seeleute sind auf Schiffen unter deutscher und fremder Flagge weltweit unterwegs. Als Reaktion auf die steigenden Piraterievorfälle wurde das Piraterie-Präventionszentrum (PPZ) bei der Bundespolizei See in Neustadt in Holstein eingerichtet. Dr. Nadine Seumenicht und Michael Hartung von Homeland Security besuchten das PPZ und sprachen mit Jens-Karsten Reimann, Erster Polizeihauptkommissar und Leiter Sachbereich Maritime Kriminalitätsbekämpfung, und Stefan Zimmermeier, Polizeihauptkommissar im Sachbereich Maritime Kriminalitätsbekämpfung.**




Das Speedboot der Einsatzkräfte nähert sich dem Schiff

### Ostsee statt Indischer Ozean

Beinahe lautlos nähert sich das Speedboot mit den Einsatzkräften einem Schiff. Über die aktuelle Lage an Bord ist nicht viel bekannt. Nur, dass dieses Schiff vor wenigen Stunden von Piraten angegriffen und geentert wurde. Der Besatzung des Schiffes ist es noch gelungen, es zu stoppen und die Maschine zu blockieren. Danach hat sie einen Notruf abgesetzt und sich in die Zitadelle[1] zurückgezogen. Als der Hubschrauber einer in der Nähe patrouillierenden Fregatte sich schließlich dem Schiff näherte, sind die Piraten geflüchtet und haben den Versuch der Kaperung aufgegeben. Ohne die Besatzung in ihre Gewalt zu bekommen, ist das Risiko für sie zu hoch. Die Einsatzkräfte klettern schnell mit einer Art Strickleiter über den Freibord[2]. Oben angekommen, legen sie zunächst unter gegenseitiger Sicherung ihre Schwimmwesten ab, um bei ihrem weiteren Vorgehen mehr Bewegungsfreiheit zu haben. Dann rücken sie vor, um die Mannschaft aus der Zitadelle zu befreien.

Diese Szene spielt nicht etwa am Horn von Afrika, sondern wiederholt sich so in regelmäßigen Abständen an der deutschen Ostseeküste. Sie ist Teil eines Workshops, welchen das PPZ der Bundespolizei für die Company Security Officer (CSO) deutscher Reedereien durchführt. Die Einsatzkräfte sind speziell ausgebildete Beamte der Bundespolizei, das Schiff eine ausgemusterte Fregatte der Deutschen Marine. Ziel des Workshops ist es, Abwehrmöglichkeiten im Zusammenhang mit der maritimen Kriminalprävention des PPZ zu demonstrieren. Im Rahmen des Workshops wird ein möglicher Piratenangriff simuliert, einschließlich einer anschließenden Befreiungsaktion. Dazu Zimmermeier: „Wir bieten zweitägige Workshops für CSOs an. Darin wird die Piraterie aus verschiedenen Sichtweisen betrachtet. Einmal aus der kriminalpräventiven Sicht, das bedeutet z. B.: Wie mache ich mein Schiff härter, um es gegen Piratenangriffe zu schützen? Man betrachtet es auch aus psychologischer Sicht. Dafür haben wir einen Psychologen, der sich sehr intensiv mit dem Phänomen beschäftigt hat und u. a. auch schon Truppenbetreuung in Afghanistan gemacht hat. Er behandelt besonders das Thema `Wie überlebe ich eine Geiselnahme´, also das Verhalten als Geisel an Bord.“ Des Weiteren gibt es bei dem Workshop einen praktischen Anteil, bei dem geeignete Abwehrmaßnahmen demonstriert werden. Zum Beispiel wird gezeigt, wie sich unterschiedliche Schiffsgeschwindigkeiten auf Piratenangriffe auswirken und wie das Zeitfenster des Angriffs damit verändert werden kann. Am Ende erfolgt eine kleine Simulation, die die Lehrgangsteilnehmer in eine Angriffssituation versetzt.

### Hilfe zur Selbsthilfe

Die Notwendigkeit für ein solches Zentrum und diese Art von Workshops wurde

[1] Schutzraum für die Besatzung auf einem Schiff

[2] Höhe der Bordwand über dem Wasserspiegel

# 24/7 – hilfsbereit, kompetent, hoch motiviert

## Einblicke in die ehrenamtliche Tätigkeit des THW Ortsverband Dinslaken



Stefan Schmitt

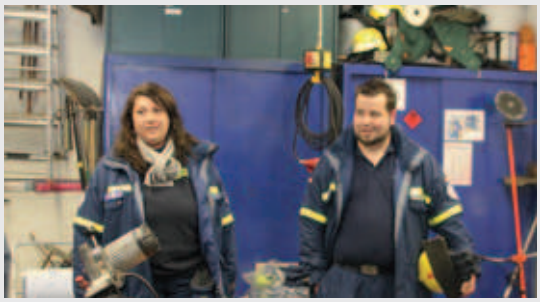
**Wasser marsch! Die ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer des Ortsverbandes Dinslaken mit den Fachgruppen Wasserschaden/Pumpen und Beleuchtung sind für den Ernstfall bestens ausgestattet. Im Rahmen des Ausbildungsdienstes fand ein Übungstag statt, an dem Homeland Security teilnahm. Im Mittelpunkt stand eine angenommene Hochwasserlage, bei der die verschiedenen Gruppen die einheitenübergreifende Zusammenarbeit übten. Ein hochmotiviertes Team präsentierte mit viel Freude, Ehrgeiz und Engagement die Gerätschaften des Ortsverbandes am Rotbachsee in Dinslaken. Während die Fachrichtung Wasserschaden/Pumpen eine Havariepumpe vorführte, die eine Förderleistung von 15.000 l/min hat, stellte die Fachrichtung Beleuchtung ihren Lichtmasten auf.**

### Ehrenamtliche Helferinnen und Helfer im Ortsverband Dinslaken



Wolfgang Dappers
„Ich bin seit 43 Jahren beim THW. Angefangen habe ich als Wehrdienstverweigerer und schnell Gefallen am THW gefunden – erst als Helfer, dann als Schirrmeister und jetzt als Ortsbeauftragter."

Stefan Schmitt
„Ich bin seit meinem 18. Lebensjahr beim THW. Zum THW bin ich gekommen, weil ich nicht zur Bundeswehr wollte. Den Sinn des THW habe ich im Laufe der Zeit mehr als erfahren können. Dabei haben Lehrgänge meinen Horizont erweitert. Ich bin als stellvertretender Ortsbeauftragter tätig und für den Stab und die organisatorische Abwicklung im Ortsverband zuständig."



Karina Schubert (im Bild mit Stefan Schraven)
„Seit acht Jahren bin ich beim THW. Mein Freundeskreis hat mir die Arbeit schmackhaft gemacht. Ich bekleide das Amt der Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit."



Wilhelm Stephan (links im Bild)
„Als Quereinsteiger bin ich seit neun Jahren dabei. Hauptberuflich war ich Polizeibeamter. Meine beiden Söhne sind auch im Ortsverband als Schirrmeister und Gruppenführer. Sie haben mich für die Arbeit beim THW begeistert. Es läuft sehr gut, weil mein Arbeitsbereich bei der Polizei auch der Stab war. Als Fachberater war ich in den Führungsstäben. Das passt gut zusammen."

# Vernetzte Sicherheit

## Sicherheitsforschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)



Auswertung von Satellitendaten im Zentrum für Satellitengestützte Kriseninformation (ZKI)

**Im Frühjahr 2010 ist im DLR der Querschnittsbereich Sicherheit etabliert worden. Ein dafür verantwortlicher Programmkoordinator, der vom DLR-Senat berufen wurde, koordiniert und steuert die verschiedenen Aktivitäten mit sicherheitsrelevantem Bezug im DLR. Er stimmt diese mit den Fachvorständen und Programmdirektoren der Schwerpunkte Luftfahrt, Raumfahrt, Energie und Verkehr ab und vertritt das Thema Sicherheitsforschung als Hauptansprechpartner nach innen sowie nach außen. Der DLR-internen Initiierung von neuen Projekten in der zivilen Sicherheitsforschung und der Abstimmung mit Partnern in Politik, Wirtschaft und Wissenschaft kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Mit Dr. Dennis Göge, Programmkoordinator Sicherheitsforschung beim DLR, sprachen Dr. Nadine Seumenicht und Michael Zacher.**

**Homeland:** Was verstehen Sie unter dem Begriff „Vernetzte Sicherheit“?

**Dr. Göge:** Ich denke da zunächst an die klassische Definition. Das Konzept der vernetzten Sicherheit besteht aus den Einzelelementen gesamtstaatliche Sicherheitsvorsorge, multilaterale Koordinierung, Zusammenarbeit der Institutionen und ressortübergreifende Koordinierung. Dies findet sich auch in den Grundprinzipien der deutschen Außen- und Sicherheitspolitik wieder, die grundsätzlich umfassend, präventiv und multilateral ist.

**Homeland:** Sie sagen „zunächst“, weil Sie wahrscheinlich auch sofort an die Sicherheitsforschung denken. Wie lassen sich „Vernetzte Sicherheit“ und „Sicherheitsforschung“ miteinander vergleichen? Warum vernetzte Sicherheitsforschung?

**Dr. Göge:** Zum einen ist die „Vernetzte Sicherheit“ der politische Überbau, der durch die im Rahmen der „Sicherheitsforschung“ geleisteten Arbeiten unterstützt wird. Zum anderen lässt sich der Vergleich auf zwei wesentliche Elemente herunterbrechen: Zusammenarbeit und Koordination. Beides steht sowohl beim Thema „Vernetzte Sicherheit“ als auch bei der „Sicherheitsforschung“ im Vordergrund. Die Sicherheitsforschung an sich ist aus meiner Sicht mehrdimensional. Sie ist keine eigene Disziplin wie z. B. die Physik oder Mathematik. Es werden vielmehr klassische Disziplinen miteinander vernetzt, um sicherheitsrelevante Lösungen, wie z. B. Technologien oder Systeme, zu entwickeln. Diese Lösungen sind aber nur einsetzbar, wenn sie nicht die Bürgerrechte verletzen und somit der Gesellschaft vermittelbar sind. Die Rechts- und Sozialwissenschaften gehören damit zu den Disziplinen, die bereits im Rahmen von Sicherheitsforschungsprojekten berücksichtigt werden. Disziplinenübergreifendes Arbeiten spielt also eine entscheidende Rolle. Wie beim Konzept der „Vernetzten Sicherheit“ findet mittlerweile auch im Bereich der „Sicherheitsforschung“ eine ressortübergreifende Koordination statt. Ein Beispiel: Bei der Themenfestlegung des nationalen Sicherheitsforschungsprogramms, das in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) fällt, werden weitere Ressorts eingebunden. Das ist stimmig, denn nachgeordnete Dienstbehörden, wie z. B. die Bundespolizei, müssen bestimmte Missionen erfüllen. Handlungsstrategien, Systeme oder Technologien, die im Rahmen der Sicherheitsforschungsprojekte entwickelt werden, müssen somit einsatzrelevant und einsetzbar sein.

Ich möchte an dieser Stelle aber nicht die Zusammenarbeit von Wissenschaftseinrichtungen mit Unternehmen aus der Wirtschaft vorenthalten. Letztendlich sind es die Industrieunternehmen, die die sicherheitsrelevanten Produkte und Dienstleistungen her- bzw. bereitstellen. Wissenschaftseinrichtungen wie das DLR müssen sich also nicht nur untereinander, sondern auch mit

Internationales Maritimes Museum Hamburg



Sammlung fast immer bei mir zuhause, aber irgendwann wurde es mir zu eng. Und natürlich musste ich mir aufgrund meines Alters Gedanken machen, wie es weitergeht und wie meine Sammlung erhalten bleiben kann. Wir sind eine Stiftung, wir brauchen viel Platz und agieren als selbstständige Gesellschaft. Wir begaben uns auf die Suche. Der frühere Wirtschaftssenator Peiner war uns dabei sehr behilflich. Irgendwann kamen wir auf dieses Gebäude, das dem Grunde nach in einem schrecklichen Zustand war: das Älteste in Hamburg, ca. 130 Jahre alt und mitten im Wasser stehend. Wir ließen uns darauf ein und hatten das Glück, mit einer ungewöhnlichen Architektin und einem sehr guten Bauunternehmen zusammenzuarbeiten. Die Architektin hat drei große Treppenhäuser eingebaut, die bei einer Deckenhöhe der Decks von 2,20 m Weite vermitteln. Nun kommt es darauf an, wie es weitergeht. Wir brauchen Besucher – in der Bauphase in der Speicherstadt ist eine Anreise zu uns aufgrund der jetzigen eher schlechten Verkehrsverhältnisse sehr schwierig – und wir brauchen Förderer sowie Stifter, denn wir wollen weiterhin unabhängig sein.

**Homeland:** Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

**Tamm:** Ich wünsche mir mehr Platz, mehr Besucher und vor allem auch mehr Verständnis von einigen Behörden.

**Homeland:** Und Sie persönlich, was wünschen Sie sich?

**Tamm:** Ich hoffe, dass ich noch lange gesund bleiben darf und Spaß an unserem Museum habe. Das weiß man ja in meinem Alter nie so genau.

**Homeland:** Professor Tamm, herzlichen Dank für das Gespräch.

## Impressum

**Chefredakteurin:** Dr. Nadine Seumenicht
**Herausgeberin:** Dr. Nadine Seumenicht
**Beirat**
**Vernetzte Sicherheit:** Harald Kujat, General a. D.;
**Vernetzter Einsatz:** Dr.-Ing. Andreas Groth; Ralph. D. Thiele, Oberst i. G
**Internationales Redaktionsteam**
**Ressort Vernetzte Sicherheit:** Dr. Stefan Queisser, Fregattenkapitän d. R. .; Michael Hartung, Oberleutnant d. R.
**Ressort Zivil-Militärische Zusammenarbeit:** Hauke Muck, Oberstleutnant d. R. ; Michael Zacher, Major d. R.
**Ressort IT-Security:** Georg Wenner, EDS-CSO Germ. Gov. a. D. Jim Litchko, CISSP-ISSEP, MBCI, MAS
**Ressort Robotics Unstructured Environments:** Prof. Dr.-Ing./Univ. Tokio Thomas Bock
**Ressort Internationale Kriminalwissenschaften:** Robert F. J. Harnischmacher
**Ressort Ausbildung und Training für die Sicherheit in der Wirtschaft:** Klaus-Dieter Jörn; Robert F. J. Harnischmacher
**Ressort Canada:** Prof. Dr. Darryl Plecas
**Ressort China:** Prof. Dr. Gu Minkang
**Ressort Japan, Korea:** Prof. Dr. Minoru Yokoyama; Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Haruo Nishihara; Prof. Dr.-Ing./ Univ. Tokio Thomas Bock
**Ressort Mexiko:** Walter M. McKay, M.A.
**Ressort Norwegen:** Superintendent Prof. Rune Glomseth; Prof. Dr. Petter Gottschalk
**Ressort Österreich:** Hofrat Mag. Maximilian Edelbacher
**Ressort Polen:** Prof. Dr. Dr. h.c. Brunon Holyst
**Ressort Südafrika:** Prof. Dr. Cornelis Roelofse
**Ressort USA:** Prof. Dr. Dilip K. Das; Prof. Dr. Otwin Marenin; Prof. Dr. Linda Keena
**Hauptstadtbüro Berlin:** Heike Barnitzke
**Ressort Geschichte:** M. A. Volker Hollmann
**Ressort Politik:** Dipl. Verw. Joachim Zacher
**Ressort Wissenschaft:** Prof. Dr.-Ing. Michael Gerke, Dr. Nadine Seumenicht
**Design und Layout:** Christian Prünte

**Verlag:**
HOMELAND SECURITY UG
(haftungsbeschränkt)
Deilinghofer Straße 2, D-58675 Hemer
Tel.: 02372-9 35 26 10
Fax: 02372-9 35 26 19
redaktion@homeland-sec.de
www.homeland-sec.de

Einzelbezugspreis:
10,- EURO (inkl. Versand)

**Jahresabonnement:**
36,- EURO (4 Ausgaben inkl. Versand)
Der Aktion Deutschland Hilft e. V. kommt pro Abo 1,- EURO zugute.

**Auflage:**
16.000 Exemplare
ISSN 1614-3523 (Print)
ISSN 2194-4849 (Online)

**Bildnachweis**:
Titelbild: Bundeswehr/PIZ Marine Djibouti

Allied Maritime Command Naples, Bundeswehr/Florian Pridöhl, Hauptgefreiter, Clarion Defence and Security, Control Risks, DGAP, DLR, Frederik Euskirchen, Freiwillige Feuerwehr Freising, Michael Hartung, Homeland Security, Hügin, Internationales Maritimes Museum, Landkreis Sonneberg, Narda Safety Test Solutions, ROYAL DANISH EMBASSY, Royal Danish Navy, Securitas, Senatspressestelle Bremen, szenaris, Maarten Takens, THW OV Dinslaken, VDR, VOMATEC International, WEW, Heinz Weiß, Michael Zapf

Wir übernehmen keine Verantwortung für die Inhalte aller durch Angabe einer Linkadresse genannten Internetseiten. Dies gilt auch für alle Seiteninhalte, zu denen Links oder Banner weiterführen. Die Gastbeiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar.