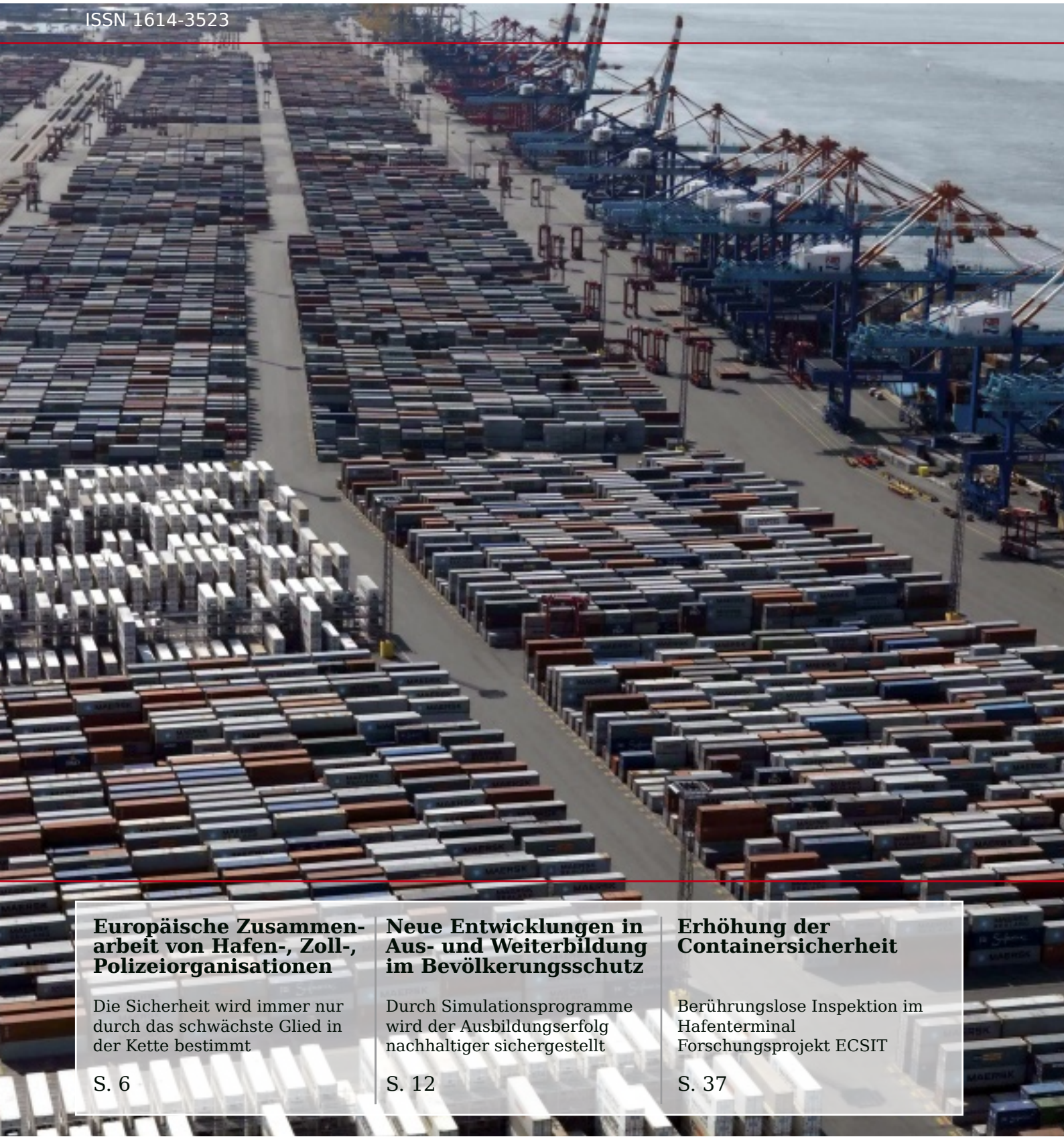
HOMELAND SECURITY
NATIONALE SICHERHEIT UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ
1-2011
ISSN 1614-3523



Europäische Zusammenarbeit von Hafen-, Zoll-, Polizeiorganisationen

Die Sicherheit wird immer nur durch das schwächste Glied in der Kette bestimmt

S. 6

Neue Entwicklungen in Aus- und Weiterbildung im Bevölkerungsschutz

Durch Simulationsprogramme wird der Ausbildungserfolg nachhaltiger sichergestellt

S. 12

Erhöhung der Containersicherheit

Berührungslose Inspektion im Hafenterminal Forschungsprojekt ECSIT

S. 37

www.homeland-sec.de
Nationale Sicherheit - Bevölkerungsschutz - Katastrophenhilfe

Redaktionsplan 2011

HOMELAND SECURITY

Ausgabe 1-2011

• Neue Entwicklungen in der Aus-und Weiterbildung im Bevölkerungs- und Katastrophenschutz
• Containersicherheit im See-, Wasser- und Landtransport
• Europäische Zusammenarbeit von Hafen-, Zoll- und Polizeiorganisationen
• Mechanische Sicherungstechnik – Kontroll- und Überwachungseinrichtungen

Ausgabe 2-2011

• Kritische Infrastrukturen – Gefahrguttransporte und ihre Sicherung
• Neue Technologien und Konzepte für geschützte Fahrzeuge
• Zivil-Militärische Zusammenarbeit – Einsatz der Bundeswehr im Innern
• Sicherheit im größten Binnenhafen Europas

Ausgabe 3-2011

• BOS-Digitalfunk – Erfahrungen, Endgeräte, Leitstellen sowie Videoüberwachung im Einsatz
• Auswirkungen des Klimawandels auf den Bevölkerungs- und Katastrophenschutz
• Bedeutung neuer Informationstechnologien (IT) für die öffentliche Verwaltung
• Effiziente Maßnahmen gegen moderne Piraterie

Ausgabe 4-2011

• Risiko- und Krisenmanagement im Bevölkerungs- und Katastrophenschutz
• Katastrophenmedizin und ihre Bedeutung für den Bevölkerungs- und Katastrophenschutz
• Die Bundespolizei und die internationale Zusammenarbeit für die Innere Sicherheit in Europa
• Notfallplanung für Gefahrguttransporte und Chemieunfälle
• Luftfracht und Gütersicherheit

GLOBAL SECURITY

Ausgabe 1-2011

• Information Technology and Development
• Structures of Security Forces in the European Union Member States
• International Cooperation for Prevention against Terrorism
• Preview: Milipol 2011 Paris, Frankreich (18.10.2011 - 21.10.2011)

Ausgabe 2-2011

• Protection of Critical Infrastructures
• New Concepts and Technologies for Protected Vehicles
• Civil-Military Cooperation in the European Union Member States
• Logistics in the Field of Disaster Management

Eine Bonusverteilung der "Homeland Security" und "Global Security" erfolgt u. a. auf folgenden Messen:

National

• CeBIT Hannover	01.03.2011 - 05.03.2011
• IPOMEX, Münster	12.04.2011 - 14.04.2011
• TRANSPORT LOGISTIC 2011, München	10.05.2011 - 13.05.2011
• SicherheitsExpo München	06.07.2011 - 07.07.2011
• acqua alta, Hamburg	11.10.2011 - 13.10.2011

International

• MILIPOL 2011 Paris, Frankreich	18.10.2011 - 21.10.2011
• SECURITY Russia, Moscow	Oktober 2011

Inhalt

2 **Editorial**

3 **Den Frieden sichern - ohne Waffen**
Verkehrsexperten der NRW-Polizei trainieren palästinensische Polizisten
Uwe Marquardt, Polizeioberrat

4 **Die Politik stellt sich neu auf**
Nun dreht es sich wieder - das politische Karussel
Dipl.-Verwaltungswirt Joachim Zacher

6 **Europäische Zusammenarbeit von Hafen-, Zoll- und Polizeiorganisationen**
"Die Sicherheit wird immer nur durch das schwächste Glied in der Kette bestimmt"
Heino Vahldieck, Innensenator der Freien und Hansestadt Hamburg a. D.

8 **Containersicherheit im See-, Wasser- und Landtransport**
Bremische Häfen Spitze bei Sicherheit in Europa
Martin Günthner, Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

9 **Umbruch in den arabischen Ländern**
Auswirkungen auf die deutsche Außenpolitik

12 **Neue Entwicklungen in der Aus- und Weiterbildung im Bevölkerungsschutz**
Durch Simulationsprogramme wird der Ausbildungserfolg nachhaltiger sichergestellt
Dieter Franke, Regierungsdirektor und Leiter Lehre BBK/AKNZ

16 **Gemeinsam schneller helfen - Aktion Deutschland Hilft e. V.**
Moritz Wohlrab

20 **Impulse für die Aus- und Fortbildung im Katastrophen- und Zivilschutz**
Expertenteam prüft Hilfsmöglichkeiten für Flüchtlinge
Ralf Sick, Leiter der Johanniter-Akademie

22 **Weltweit erster Schlaganfall-Rettungswagen im Einsatz**

27 **Selbstüberwachende Deiche "UrbanFlood"**
Internationales Projekt
Dipl.-Ing. Bernhard Lang, Siemens AG

31 **Mobiles, modulares Hochwasserschutzsystem**

32 **Naturkatastrophe in Japan**

33 **Microdrones - autonom fliegende Nutzlastträger**

34 **Hintergrundpapier eID-Service**

35 **Kontrolle an den Werkstoren**
Nicht alle Spionagetechniken sind nachweisbar
Robert F. J. Harnischmacher

37 **ECSIT**
Erhöhung der ContainerSicherheit durch berührungslose Inspektion am Hafen-Terminal

42 **Industrie**

44 **Personalia**

46 **Neue Entwicklungen auf dem Nicht-Letalen Markt**

47 **Pflichtbewusstsein eines deutschen Soldaten**
Das Leitbild vom "Staatsbürger in Uniform" maßgeblich mitgeprägt
M.A. Volker Hollmann

48 **Impressum**



Containersicherheit



Katastrophenhilfe



Sicherheitsforschung

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

Nationale Sicherheit, Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe – dafür steht Homeland Security. Mit Beginn dieser Ausgabe berichten wir nicht nur aus Politik und Wirtschaft zu diesen Themen, sondern setzen einen weiteren Schwerpunkt: die Wissenschaft. Dabei geht es vorrangig um anwendungsnahe Forschung und Entwicklung sowie um Verbundprojekte zwischen Forschung und Industrie und deren Förderung durch Landes-, Bundes- und EU-Mittel.

Wir verstehen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft nicht als hierarchische Ordnung, sondern als sich gegenseitig und wechselseitig ergänzende Tätigkeitsfelder. Die Politik stellt sich gerade neu auf. Darüber berichten wir auf der Seite 4 f.

Ist 9/11 schon so weit weg? In diesem Monat ist im Internet ein bisher geheimes Polizeivideo aufgetaucht: Es zeigt hochemotional Schrecken und Zerstörungskraft dieses Terroranschlags. Nordafrika stand in der Vergangenheit für Urlaub und Öl. Geographisch war uns der Norden Afrikas nah – im politischen Bewusstsein Europas jedoch weit weg. Aufgabe deutscher und europäischer Politik muss es jetzt sein, Einfluss auf neu entstehende Strukturen zu nehmen, um die Sicherheit Europas zu stärken. Gewinnen wir die Freiheitsbewegungen für unsere Ziele, stärken wir auch die globale Sicherheit.

Unmittelbar vor Drucklegung dieser Ausgabe erreichte uns die Meldung der Naturkatastrophe in Japan. Mit der Stärke von 9,0 auf der nach oben offenen Richterskala bebte die Erde und führte im Anschluss, fast ohne Vorwarnung, zu einem verheerenden Tsunami an Japans Ostküste. Aber nicht allein genug damit: Die Folgen der Zerstörungen führten zu massiven Stromausfällen und erheblichen Störungen in den japanischen Kernkraftwerken. Es droht ein Super-GAU. Wir werden in der nächsten Ausgabe ausführlich darüber berichten, auch der Schutz kritischer Infrastrukturen in Deutschland wird dann unser Thema sein. Inzwischen ist die internationale Hilfe für Japan angelaufen, an der sich auch Deutschland beteiligt.

Sie haben uns zur letzten Ausgabe viele positive Rückmeldungen gegeben; dafür danken wir Ihnen. Es ist unser Ansporn, den Dialog mit Ihnen zu vertiefen. Sollten Sie z. B. Interesse an speziellen Themen haben, so kontaktieren Sie uns bitte.

Dr. Nadine Seumenicht
Herausgeberin

Jürgen Meinberg
Chefredakteur

HOMELAND SECURITY
NATIONALE SICHERHEIT UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

NEWSLETTER

NEU: Einmal pro Monat!

AKTUELLE THEMEN:

- Containersicherheit
- Bevölkerungs- und Katastrophenschutz
- Mechanische Sicherungstechnik
- Kritische Infrastrukturen
- Zivil-Militärische Zusammenarbeit

Erhalten Sie jetzt unseren Newsletter unter folgender Adresse:

www.homeland-sec.de



Den Frieden sichern - ohne Waffen

Verkehrsexperten der NRW-Polizei trainieren palästinensische Polizisten

Uwe Marquardt, Polizeioberrat

Sicherlich ist es noch ein langer Weg, bis in den palästinensischen Autonomiegebieten ein wirklich geordneter Alltag möglich ist. Der Umbruch aber ist in vollem Gange. Davon konnte sich Hannelore Kraft, Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen und zugleich amtierende Bundesratspräsidentin, auf ihrer jüngsten Nahost-Reise überzeugen.

Große Anstrengungen werden unternommen, um den Menschen im Westjordanland normale Lebensverhältnisse zu bieten. Dazu gehört nicht zuletzt die Sicherheit im Straßenverkehr. Hannelore Kraft sagte bei ihrem Besuch Hilfe und tatkräftige Unterstützung zu. In Kürze werden Verkehrsexperten der NRW-Polizei in die West Bank aufbrechen, um dort Polizisten fortzubilden. Hannelore Kraft war vom 5. bis 9. März mit einer Delegation im Nahen Osten, um sich vor Ort ein Bild von den Veränderungen zu machen. Sie besuchte Israel und die Palästinensischen Gebiete. Neben einem umfangreichen Besuchsprogramm und politischen Gesprächen mit israelischen und palästinensischen Politikern wurde ein bilaterales Hilfsprojekt zwischen der palästinensischen Zivilpolizei und der nordrhein-westfälischen Polizei aus der Taufe gehoben. Das verabredete Projekt ist ein neues Vorhaben, mit dem sich das Land Nordrhein-Westfalen am Aufbau in den Palästinensischen Gebieten beteiligen und damit zugleich einen wichtigen Beitrag zum Frieden in der Region leistet. Hintergrund des Verkehrsprojektes ist, dass es in der West Bank, dem zum großen Teil bereits von der Palästinensischen Autonomiebehörde selbst verwalteten Gebiet, häufig zu schweren Verkehrsunfällen kommt, bei denen auch Kinder verletzt oder getötet werden. Dieter Wehe, Inspekteur der Polizei des Landes NRW, sieht gute Chancen, palästinensische Sicherheitskräfte für ihre neuen Aufgaben zu schulen und damit zu den notwendigen Veränderungen beizutragen. In Jericho unterzeichneten er und der Generalmajor Hazim Atallah während des Besuches im neuen Polizeitrainingszentrum ein zukunftsweisendes Abkommen. "Wir wollen gemeinsam Kinder in Palästina vor Tod oder Verletzung schützen", erklärt Inspekteur Wehe bei der Unterzeichnung. Jericho, die angeblich älteste Stadt der Welt, zählt zu den A-Gebieten im Westjordanland, wo die Palästinenser die Aufsicht führen und selbstständig für die zivile Sicherheit zuständig sind.

Nordrhein-Westfalen hat sich in dem Abkommen verpflichtet, noch in diesem Jahr für zwei Fortbildungsmaßnahmen insgesamt vier Verkehrsexperten der NRW-Polizei ins Westjordanland zu entsenden. In den Kursen sollen je 25 Verkehrstrainer der palästinensischen Polizei als Lehrkräfte ausgebildet werden. Die Multiplikatoren sollen ihr Wissen an ihre Kollegen weitergeben. Im Mittelpunkt der zweiwöchigen Trainings stehen Techniken bei der Verkehrsunfallaufnahme, die zu beweissicheren Daten führen und Methoden einer erfolgreichen Verkehrserziehung. In Jericho wurden konkrete Schritte für das weitere Vorgehen festgelegt. Gestartet wird mit einer detaillierten Analyse des Verkehrsaufkommens und der Unfallsituationen. Anhand der Ergebnisse sollen konkrete Maßnahmen entwickelt werden, die die Unfallzahlen nachhaltig verringern. Nordrhein-Westfalen wird die palästinensische Polizei mit modernster Technik unterstützen. In Kürze gehen zehn spezielle Spurensicherungskoffer auf den Weg in das neu errichtete Polizeitrainingszentrum nach Jericho. Sie sind mit Digitalkameras und PC-Programmen bestückt, die eine qualifizierte Unfallaufnahme ermöglichen. Der Fortschritt des Projektes wird alle zwei Jahre geprüft. Der Erfolg ist ausschlaggebend für die Fortsetzung der gemeinsamen Verkehrssicherheitsarbeit in Palästina. Koordiniert wird das bilaterale Programm durch die Europäische Polizeimission zur Unterstützung der Palästinensischen Polizei (EUPOL COPPS - European Union Police Coordinating Office for Palestinian Police Support), das Auswärtige Amt und die Bund-Länder Arbeitsgruppe Internationale Polizeimissionen. Es stellt einen wesentlichen Baustein der internationalen Unterstützung und des europäischen Entwicklungsplans dar. Damit wird deutlich, dass ein erfolgreiches internationales Krisenmanagement weit über militärische und humanitäre Hilfe hinausgeht. Auch die Spezialisten für die Innere Sicherheit und den Aufbau der Polizei sind weltweit gefordert.



Ministerpräsidentin Hannelore Kraft trifft zu einem Gespräch mit Staatspräsident Shimon Peres zusammen.

Inspekteur Wehe ist als Vorsitzender der Arbeitsgruppe Internationale Polizeimissionen an der Entwicklung beteiligt. Die Arbeitsgruppe steuert als ein Gremium der Innenministerkonferenz den deutschen Beitrag zu Internationalen Polizeimissionen. Für die NRW-Polizei ist ein Einsatz im Nahen Osten nichts Neues. Sie engagiert sich seit 16 Jahren bei internationalen Polizeimissionen und hat immer wieder auch Polizisten in die EU Mission nach Palästina entsand.

Europäische Zusammenarbeit von Hafen-, Zoll- und Polizeiorganisationen

Heino Vahldieck, Innensenator der Freien und Hansestadt Hamburg a. D.

"Die Sicherheit wird immer nur durch das schwächste Glied in der Kette bestimmt"

Europa arbeitet eng zusammen – auch und gerade im Bereich von Hafen-, Zoll- und Polizeiorganisationen: Dies trägt aber nur Früchte mit einem exakt abgestimmten Vorgehen.

Homeland: Die Sicherheitsvorsorge in Deutschland ist zum großen Teil Ländersache. Wie können Sie dieses für Hamburg und die Hafensicherheit beschreiben?

Was das Thema Hafensicherheit (Anti-Terrormaßnahmen in Häfen und im Seeverkehr) angeht, gilt für Deutschland und seine Häfen Folgendes:

Häfen stellen grundsätzlich kein Sondergebiet in einem Land oder einer Stadt dar. Insofern stehen Häfen und die darin befindlichen Umschlagsanlagen sowie andere Einrichtungen auch im Blickfeld und im Zuständigkeitsbereich der für die Sicherheit verantwortlichen Behörden, insbesondere der Polizei. Bei dem Umfang und Intensität ihrer Maßnahmen berücksichtigt die zuständige Polizei auch das besondere Risiko, welches von einem Hafen ausgeht.

Neben den polizeilichen Maßnahmen ist im Jahre 2003 der sog. ISPS-Code eingeführt worden. Er enthält als Ergänzung zu den staatlichen Maßnahmen Verpflichtungen an Private – in diesem Falle Schiffseigentümer und Hafenanlagenbetreiber. Der ISPS-Code verlangt von den privaten Unternehmen insbesondere Maßnahmen, die einen kontrollierten Zugang zu Hafenanlagen und Schiffen fordern. Behörden sind in diesem Zusammenhang im Wesentlichen „nur“ zuständig, ob das Verfahren, welches zu den Maßnahmen führt, eingehalten wird. In Bezug auf Schiffe sind Bundesbehörden, in diesem Falle das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie, und in Bezug auf Hafenanlagen Landesbehörden, für Hamburg die bei der Wasserschutzpolizei (WSP) angesiedelte DA HH (Designated Authority Hamburg) zuständig. Durch die Angliederung der DA bei der WSP Hamburg und damit unmittelbar bei der Polizei Hamburg wird gewährleistet, dass polizeiliche Erkenntnisse unmittelbaren Einfluss auf die Umsetzung des ISPS-Codes im Hamburger Hafen haben.

Homeland: Wie ist die Zusammenarbeit zwischen Hafen, Zoll und Polizei organisiert? Ist in diesem Zusammenhang das föderale System eher hilfreich oder störend? Welche strukturellen Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich, um ein Höchstmaß an Sicherheit im Seefrachtverkehr zu erreichen?

Zwischen den Sicherheitsbehörden gibt es laufende Absprachen. Was die Umsetzung der Anti-Terrormaßnahmen in der Schifffahrt angeht, ist durch die Behörde für Inneres bereits im Jahre 2002 die Hafensicherheitskommission Hamburg eingerichtet worden. Sie setzt sich aus den betroffenen Hafenbehörden, Hafen- und Reedereiverbänden sowie einzelne Hafenunternehmen und -einrichtungen zusammen. Die Hafensicherheitskommission ist erforderlich, um eine Kooperation zwischen den Hamburger Hafenbehörden, der Schifffahrts- und der Hafenbranche zu gewährleisten,

- präventive Maßnahmen zum Schutz der Schifffahrt und für die Hafensicherheit zu entwickeln;
- Aufgaben und Verantwortlichkeiten zum Schutze der maritimen Sicherheit zwischen den Beteiligten einzuführen,
- sicher zu stellen, dass sicherheitsrelevante Informationen frühzeitig und effizient gesammelt und ausgetauscht werden;
- Vertrauen zu erreichen, dass adäquate und angemessene Sicherheitsmaßnahmen im Schifffahrtsbereich eingerichtet sind.

Homeland: Welche Faktoren bestimmen in diesem Zusammenhang die europäische bzw. die internationale Zusammenarbeit?

Bei der europäischen bzw. internationalen Zusammenarbeit kommt es auf ein abgestimmtes Vorgehen an. Maßnahmen müssen überall mit gleicher Intensität angewendet werden. Es macht keinen Sinn, einen hohen europäischen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, wenn in überseeischen Häfen ein wesentlich niedrigerer Standard "gefahren" wird. Die Sicherheit wird immer nur durch das schwächste Glied in der Kette bestimmt.

Homeland: Nach dem 11. September wurden in Europa unterschiedliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr von Terroranschlägen, insbesondere in Häfen, eingeführt. Welche aktuellen zusätzlichen Vorschriften (zu den bestehenden IMO, SOLAS, ISPS-Code) sind ins Leben gerufen worden, um speziell die Gefahr von terroristischen Anschlägen abzuwehren?

Neben dem ISPS-Code, der durch die VO 725/2004 (Verordnung zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen) europaweit verbindlich gemacht wurde, hat die EU im Jahre 2005 die Richtlinie zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen verabschiedet. Diese Richtlinie wurde in Hamburg durch eine entsprechende Anpassung des hiesigen Hafensicherheitsgesetzes verbindlich umgesetzt. Danach geht es um die verbindliche Einführung eines Sicherungssystems für das gesamte Hafenareal und nicht nur für die einzelnen Hafenanlagen, wie durch den ISPS-Code vorgeschrieben.

Darüber hinaus: Durch die USA wurde vor geraumer Zeit eine Vorschrift erlassen, nach der Container, die für die USA bestimmt sind, im Abgangshafen gescannt werden müssen. Diese Vorschrift ist allerdings in den USA selbst, aber auch in den ausländischen Häfen äußerst umstritten (z. B. Wirksamkeit, Erforderlichkeit, Kosten). Sie wird noch nicht durchgeführt.

Homeland: Wie ist der Erfahrungsaustausch auf europäischer Ebene zwischen den großen Seehäfen organisiert? Was kann oder muss in diesem Zusammenhang noch verbessert werden?

Die einzelnen, für die Sicherheit verantwortlichen Behörden, aber auch die Stakeholder stehen in einem ständigen Erfahrungsaustausch. Was die Umsetzung des ISPS-Codes angeht, ist bei der EU-Kommission der Ausschuss MARSEC (Maritime Security) eingerichtet worden, der dem Erfahrungsaustausch zwischen Behörden und somit Häfen der einzelnen Mitgliedstaaten dient. Deutschland ist durch das BMVBS, dem BSH und einem Vertreter für die Länder vertreten.

Homeland: Welche Vorreiterrolle spielt Hamburg im europäischen Kontext?

Der Ländervertreter am o. g. MARSEC-Ausschuss kommt aus Hamburg. Hamburg nimmt an weiteren Ausschüssen (Diskussion über Mindeststandards, Einführung eines einheitlichen Hafenausweises) der Kommission (KOM) aktiv teil. Hamburg hat nach Ansicht der EU-KOM die o. g. Richtlinie zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen vorbildlich umgesetzt. Die Kollegen aus Hamburg dienen als Multiplikatoren in den europäischen Häfen.

Homeland: In den ersten neun Monaten des Jahres 2010 erhöhte sich der Güterumschlag der Seeschifffahrt (Angabe des Statistischen Bundesamtes vom 21. Januar 2011) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,8% bundesweit Welche personellen Auswirkungen hat diese positive wirtschaftliche Entwicklung für die Bereiche Hafen-, Zoll- und Polizeiorganisationen in Hamburg?

Dadurch wurde noch nicht einmal der Stand von vor drei Jahren vor Ausbruch der Weltwirtschaftskrise erreicht. Zu diesem Zeitpunkt waren die Behörden angemessen ausgestattet. Der Standard wurde über die letzten Jahre gehalten und muss von daher nicht angepasst werden.

Heino Vahldieck, Innensenator a. D.

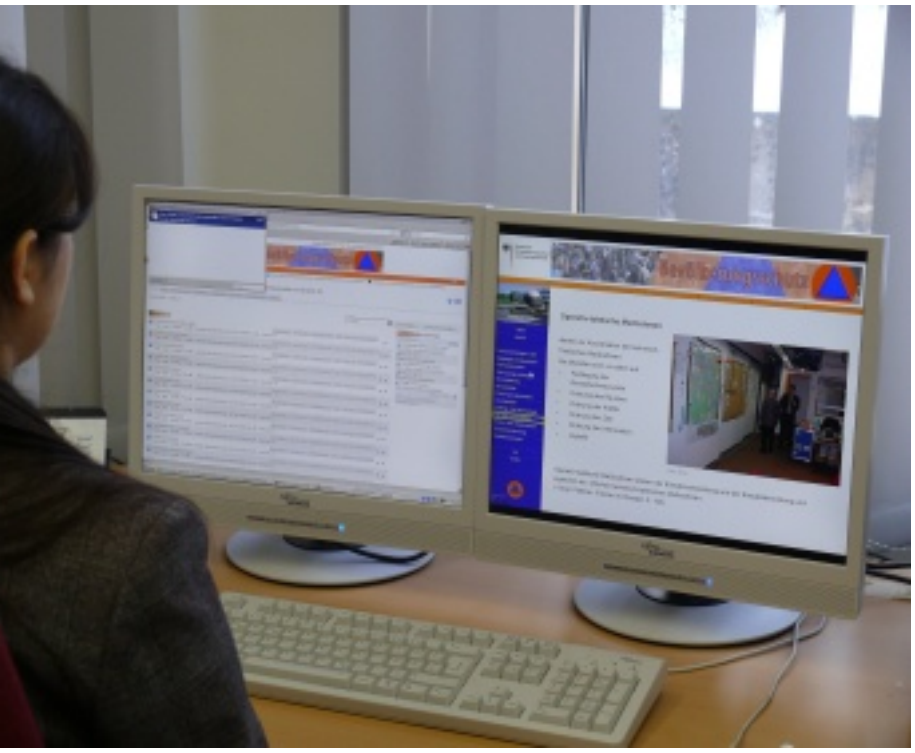
Geboren am 17. Februar 1955 in der Stadt Hamburg. 1975 bis 1981 studierte er Rechtswissenschaften an der Universität Hamburg. 1981 bis 1984: Referendariat in Hamburg; Zweites Juristisches Staatsexamen. 1984 trat er in den Höheren Allgemeinen Verwaltungsdienst der Freien und Hansestadt Hamburg ein. Von 1986 bis 2002 war er Mitglied bzw. Vorsitzender des Innenausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft und von August 2002 bis August 2010 Leiter des Landesamtes für Verfassungsschutz der Freien und Hansestadt Hamburg. Vom 25. August 2010 bis zum 7. März 2011 fungierte er als Senator der Innenbehörde (seit 1. Oktober 2010 Behörde für Inneres und Sport) sowie als Senator der Innen- und Justizbehörde vom 30. November 2010 bis zum 7. März 2011.



Neue Entwicklungen in der Aus- und Weiterbildung im Bevölkerungsschutz

Dieter Franke, Regierungsdirektor und Leiter Lehre BBK/AKNZ

Durch Simulationsprogramme wird der Ausbildungserfolg nachhaltiger sichergestellt



IT-gestützte Übung

Ausbildung im Bevölkerungsschutz ist Erwachsenenbildung. Wenn man also von Bildung im Bevölkerungsschutz spricht, dann ist dies von Planung, Organisation und Umsetzung her deutlich zu unterscheiden von dem Bildungsprozess, den jeder vor mehr oder minder langer Zeit als Schüler selber erlebt hat oder aktuell bei seinen Kindern mitbekommt. Erwachsene lernen anders als Kinder. Dies gilt insbesondere dann, wenn die schulischen Zeiten mit regelmäßigem Lernen schon lange zurückliegen und der Berufsalltag andere Aktivitäten fordert. Außerdem haben Erwachsene im Unterschied zu Kindern eine erheblich größere Erfahrungsbreite. Sie haben über Jahre aus dem täglichem Umfeld und den Medien Informationen aufgenommen, sie verknüpft, ihre Bewertungen vorgenommen und in ihr Wissen integriert. Sie haben für viele Routinevorgänge Handlungsmuster abgespeichert nach oftmals individuellen Strukturen.

Unverändert gilt also das, was der Deutsche Bildungsrat schon 1970 feststellte: Erwachsenenbildung (Weiterbildung) ist zu definieren als "Fortsetzung oder Wiederaufnahme organisierten Lernens nach Abschluss einer unterschiedlich ausgedehnten ersten Bildungsphase".

Ausbildung im Bevölkerungsschutz muss neben den Grundsätzen der Erwachsenenbildung einen zweiten Aspekt berücksichtigen. Die Mehrzahl der im Bevölkerungsschutz Aktiven ist dies neben ihrem Beruf auf ehrenamtlicher Basis in der Freizeit. Und auch diejenigen, die hauptberuflich Funktionen im Bevölkerungsschutz wahrnehmen, machen dies in vielen Fällen nur als eine von mehreren Aufgaben und nicht ausschließlich.

Unterricht im Bevölkerungsschutz muss daher von Methodik und Didaktik her anders aufbereitet sein als Unterricht im allgemeinbildenden Schulbereich. Zudem muss der Unterricht die bisherige Erfahrungswelt der Lernenden insbesondere bei der Wahl der unterstützenden Technik einbeziehen, um Anknüpfungspunkte zu setzen sowie Interesse und Akzeptanz zu schaffen. Erwachsenenbildung findet aus diesem Grunde häufig nicht im Frontalunterricht statt, sondern mit starkem Handlungsbezug. Dieser hat die Vorerfahrungen in Bezug zum Bevölkerungsschutz und die lebenspraktischen Erwartungen sowie die Ziele der Bildungseinrichtung als auch die der Teilnehmer selbst zu erfüllen.

Moderne Fernausbildung

Verschiedene, von der Idee her letztendlich aber nicht neue Methoden des Unterrichtes bieten sich an. Neu ist im Wesentlichen die Möglichkeit der technischen Unterstützung und damit der Interaktion zwischen Lehrendem und Lernendem. Ein Gedanke, der dabei verfolgt wird, betrifft das selbstgesteuerte Lernen. Diese Methode erlaubt es dem Lernenden, weitgehend eigenständig das Lerntempo zu steuern und damit die Erreichung der Lernziele seinen individuellen Möglichkeiten anzupassen, also den Randbedingun-

gen, die durch Beruf und Familie mitbestimmt werden. Dies wurde schon immer als Vorteil der Fernausbildung gesehen. War früher aber der Lernende nahezu auf sich allein gestellt bei der Bearbeitung der schriftlich zugesandten Unterrichtsunterlagen, so bietet das Internet heute Kontaktmöglichkeiten sowohl zwischen Lernenden und Lehrendem als auch zwischen den Lernenden untereinander. Die Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz (AKNZ), eine Einrichtung des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) mit Standort im Rheinland-Pfälzischen Bad Neuenahr-Ahrweiler, hat gemeinsam mit dem Zentrum für technologiegestützte Bildung (ZTB) der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr vor zwei Jahren begonnen, die "virtuelle AKNZ" (vAKNZ) aufzubauen. Nachdem vorher erste Versuche ein grundsätzliches Interesse auf Seiten der Seminarteilnehmer bestätigt hatten, wurden mit der wissenschaftlichen Beratung und Begleitung durch das ZTB im letzten Jahr mehrere Seminare als Alternativangebot für das Netz aufbereitet. Ziel der AKNZ ist es, auf der Basis der vorliegenden ersten Erfahrungen mit der Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologie im Rahmen des Fortbildungsangebots der AKNZ selbst sowie auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse und Erfahrungen anderer Institutionen und Organisationen das eigene Angebotsportfolio weiter zu entwickeln. Dabei stehen neben der Erschließung von Synergien durch eine optimierte Nutzung der verfügbaren Ressourcen (bspw. auch der räumlichen Infrastruktur der AKNZ) vor allem die Steigerung der Fortbildungsqualität und die Flexibilisierung der Angebote für Bedarfsträger und Zielgruppen im Vordergrund.

Ein solcher Schritt wie die Einführung eines E-Learning-Konzeptes bedarf der gründlichen Vorbereitung. Ansonsten ist die Gefahr gegeben, dass der anfänglichen Euphorie schnell eine große Enttäuschung folgt und die erwarteten Lernerfolge ausblieben. Wenn der Computer lediglich den früher mit der Post verschickten Studienbrief ersetzt, ist die Motivation, mit dem Computer zu lernen, schnell erschöpft. Lernen ist eben auch ein sozialer Prozess zur Gewinnung von Handlungskompetenz. Daher muss Fernausbildung mehr sein. Sie ist auch an der AKNZ eingebunden in ein didaktisches Konzept aus traditionellen Phasen der Präsenzlehre, verbunden mit virtuellen Abschnitten und dem Einsatz moderner Ausbildungstechnologie wie Foren, Chats, Virtuellen Klassenzimmern etc. Im Zentrum stehen praxisorientierte Aufgabenstellungen und konkrete Handlungssimulationen. Auf diese Weise wird gezielt ein Spannungsbogen aufgebaut, der handlungsorientiertes, soziales und vernetztes Lernen unterstützt und fördert. Diese Konzeption von Bildungsmaßnahmen stellt jedoch sowohl die Lernenden als auch die Lehrenden vor neue Herausforderungen.

Für die Lehrenden, also die Dozentinnen und Dozenten der AKNZ erschöpfen sich die Anforderungen jedoch keineswegs in der Handhabung technischer Tools, sondern stellen sich insbesondere auf den Ebenen der Didaktik, der Methodik, des Gesamtmanagements einer technologiegestützten Bildungsmaßnahme und der kontinuierlichen Qualitätssicherung und -entwicklung dar.

Neben einem allgemeinen Basisseminar, das als reines E-Learning-Angebot im Programm der vAKNZ steht, finden sich inzwischen dort u. a. Seminare zur Öffentlichkeitsarbeit, zur Kommunikationstechnik und zur operativ-taktischen Führung. Hier sind Präsenzphasen an der AKNZ eingebunden, die im Wesentlichen Übungssequenzen beinhalten. Foren und Chatrooms ergänzen die Ausbildung. Damit auch nach dem absolvierten Seminar das Erlernte aktuell gehalten werden kann, hat der Absolvent weiterhin Zugriff auf die Unterlagen, die fortgeschrieben werden. Im Alumnibereich findet der Informationsaustausch mit der AKNZ und untereinander statt.



Der Dozent als Tele-Tutor

Handlungsorientierung

Handlungsorientierte Ausbildung versteht sich als ganzheitliche, den Lernenden aktiv einbeziehende Schulung. Ziel ist die Aktivierung von "Kopf, Herz und Hand", wie es Pestalozzi formulierte. Heute würde man eher fordern, die kognitive, affektive und psychomotorische Ebene des Lernenden anzusprechen. Damit zeigt sich handlungsorientierte Ausbildung nicht als didaktisches Modell, sondern vielmehr als ein didaktisch-methodisches Konzept. Dieses lässt sich in verschiedener Form umsetzen.

Eine Weiterentwicklung konventioneller Lehr- und Lernmethoden im Bereich des Bevölkerungsschutzes stellt das so genannte Coaching dar, eine in Politik und Wirtschaft längst etablierte Methode. Ziel eines Coachings ist es, den zu Coachenden bei einer von ihm gewünschten oder für ihn als notwendig erachteten persönlichen Weiterentwicklung zu begleiten und zu un-

terstützen. Der Coach hilft dabei gezielt und methodisch, sowohl Ziele zu definieren, als auch Wege zur Umsetzung dieser Ziele zu entwickeln. Dabei greift Coaching auf vielfältige Methoden zurück, um einerseits Klarheit über die aktuelle Situation des zu Coachenden zu erreichen und andererseits aus dieser Situation heraus Konzepte und Ansätze für eine Weiterentwicklung zu schaffen.

Diese Arbeit am persönlichen Profil kommt oft als Vorbereitung auf bestimmte anstehende Situationen zur Anwendung. Gelegentlich findet ein Coaching aber auch über eine längere Zeit begleitend quasi als permanente Beratung statt. Hohe Anforderungen in Gesellschaft, Beruf und Familie und der Anspruch, all diesen Anforderungen gerecht zu werden, führen dabei immer häufiger zu krisenhaften Situationen, die, ohne professionelle Unterstützung, von den Betroffenen nur schwer zum Positiven verändert werden können. Coaching sieht den Menschen dabei immer als handelnde Person in sozialen und lokalen Kontexten.

Im Bevölkerungsschutz bietet die AKNZ Coachings an als Vorbereitung für Führungsfunktionen in Stäben auf höherer Ebene. So werden solche Maßnahmen insbesondere vor der Durchführung der länderübergreifenden Krisenmanagementübung LÜKEX gefragt. Krisenstäbe bzw. deren Leiter auf Landes- oder Bundesebene oder solche von Fachbehörden auf diesen Ebenen bereiten sich so auf diese außergewöhnlichen Situationen vor, die zwar zu ihren Aufgaben gehören, in der Praxis aber absolute Seltenheiten sind. Dies kann die Führung eines Krisenstabes betreffen, die Risiko- und Krisenkommunikation in diesen Lagen oder – auf das ganze Gremium bezogen – die vom Umlaufverfahren des Büroalltags abweichende schnelle Entscheidungs- findung im Team.

Simulation bei Ausbildung und Übung

Eine weitere technikgebundene Entwicklung, die noch längst nicht ihre endgültigen Möglichkeiten alle offenbart hat, ist die IT-basierende Simulation. Übungen sind wichtige und wesentliche Bestandteile einer Vorbereitung auf seltene oder außergewöhnliche Situationen. Sie dienen dem Einüben von Prozeduren und ergänzen die Theorie. Eine gute Übungssteuerung hat dabei die Aufgabe, all die Bereiche, Funktionen und Ereignisse zu simulieren, die den Übenden den Eindruck vorspiegeln, in einer realen Situation zu sein. Simulation war daher in der Ausbildung im Bevölkerungsschutz schon immer vorhanden. Von LÜKEX über Vollübungen auf Standortebene bis hin zu Planspielen, die Qualität der Übungssteuer- ung, also die Simulation der nicht mitübenden "Restwelt" war entscheidend für den Übungserfolg.

Erste IT-Programme, die bei der Simulation in Ausbildung und Übungen unterstützten, fanden sich dort, wo die Übung ansonsten nicht ausreichend sein konnte, nämlich in der Pilotenausbildung. Flugsimulatoren gelangten dann auch schnell in heute schon sehr professioneller Form auf den heimischen Bildschirm als PC-Spiel. Während hier der Lernende direkt mit dem Computerprogramm interagiert, erfolgt in anderen computerunterstützten Übungen eine Trennung von Übenden, die in ihrem gewohnten Umfeld agieren, und der Übungssteuerung, die die Software nutzt.

Führend auf dem Gebiet der IT-Simulation bei Ausbildung und Übung von Führungsstäben ist die Bundeswehr, die mit dem Gefechtssimulationssystem SIRA seit einigen Jahren positive Erfahrungen gesammelt hat. Knappe Ressourcen wie Personal und Haushaltsmittel, Material und Zeit, strenge Umweltauflagen, aber auch deutlich gestiegene Ausbildungsanforderungen in Verbindung mit enormen Fortschritten auf dem Gebiet der Simulationstechnik führten zu einem deutlichen Wandel der Ausbildung. Die Anteile am Originalgerät und der Übungen im Gelände werden zu Gunsten eines rechnergestützten Trainings am Bildschirm verändert.

Die AKNZ hat nun begonnen, gemeinsam mit der Bundeswehr SIRA für die zivile sowie die zivil-militärische Ausbildung zu nutzen.

Entscheidendes Merkmal einer Computer unterstützten Übung ist das besondere, voneinander abgegrenzte Verhältnis von dem Bevölkerungsschutz bezogenen Handeln einerseits und dem Simulationssystem andererseits. Die Stäbe üben mit ihrer gewohnten Ausstattung. Informationen werden über die üblichen Wege aufgenommen, bearbeitet, in das Lagebild integriert und erforderlichenfalls einer Entscheidung zugeführt. Diese wird wiederum auf den üblichen Wegen umgesetzt. Mit dem Simulationssystem selbst kommen sie grundsätzlich nicht in Berührung.

Die Abbildung des Umfeldes, die Eingabe der Entscheidungen und Maßnahmen in das Simulationssystem sowie die Umsetzung der anschließend simulierten Ergebnisse in ein realistisches, plausibles, detailliertes und umfassendes Lagebild erfolgen alleine durch das Personal der Übungssteuerung.

Durch die Verwendung von Simulationssystemen wird es möglich, Übungen unter identischen Rahmenbedingungen mehrfach durchzuführen und so neue Erkenntnisse zu gewinnen, Ergebnisse zu vergleichen oder alternative Entscheidungen auszuprobieren. Die Übungen können

lückenlos dokumentiert und ausgewertet werden. Dabei ermöglichen die modernen Simulationsprogramme im Gegensatz zu früher, die in der Ausbildung aufgetretenen Schwachpunkte exakt zu beschreiben. Die elektronische Aufzeichnung und die multimediale, teilweise sogar automatisierte Auswertung des Übungsgeschehens erlauben, Details zu analysieren und damit objektiv für die Übungsteilnehmer nachvollziehbar darzustellen. Der Ausbildungserfolg wird so wesentlich nachhaltiger sichergestellt.

Mit dem rechnergestützten Simulationszentrum für Führungs- und Leitungsstäbe verfügt die Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz über eine auch im internationalen Vergleich unangefochten führende Ausbildungseinrichtung. Für die Weiterentwicklung gibt es bereits einen festen Fahrplan. Neben der Verbesserung der zivil-militärischen Ausbildung wird die Flexibilität der Übungsinhalte erhöht werden. Szenarien können nahezu beliebig kombiniert und ohne große Probleme auf die Topografie des übenden Stabes übertragen werden. Die Abläufe können zur Auswertung in Echtzeit beobachtet, aber auch im Zeitraffer wiedergegeben werden. Damit gibt es auch erste Ansätze, computerunterstützte Simulation zur Prognose im Echtfall zu nutzen. Handlungsorientierung in der Ausbildung wird damit Handlungsempfehlung im Einsatz.

Dieter Franke

Regierungsdirektor und Leiter Lehre an der Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz im Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe

1973-1975 Soldat, anschließend Studium der Mathematik und Physik für das Lehramt an Gymnasien mit dem Abschluss 1. Saatsexamen, danach Referendariat mit dem Abschluss 2. Staatsexamen. 1983 wurde er Dozent an der Katastrophenschutzschule des Bundes, heute integriert in: Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz. Im Jahre 2004 leitete er dann den Lehrbereich Notfallvorsorge, Notfallplanung und Strategische Führungsausbildung. Seit 2008 ist er nun Leiter Lehre an der Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz im Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe.



ECSIT

Erhöhung der ContainerSicherheit durch berührungslose Inspektion im Hafen-Terminal

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wurde 1954 in der Freien Hansestadt Bremen gegründet. Mit der Verbindung von Tradition und moderner Wissenschaft hat sich das ISL zu einem der europaweit führenden Institute für maritime Forschung, Beratung und Know-how-Transfer positioniert. Rund 60 Mitarbeiter bearbeiten heute an den Standorten Bremen und Bremerhaven in interdisziplinären Teams Projekte aus der ganzen Welt. Ob in China und Südostasien, Saudi-Arabien und Dubai oder Russland und der Ukraine, ob es um logistische Systeme, maritime Wirtschaft und Verkehr oder um Informationslogistik geht – im Auftrag von öffentlichen und privatwirtschaftlichen Projektpartnern im In- und Ausland sorgt das ISL dafür, dass aus innovativen Ideen praxistaugliche Lösungen werden. Mit Professor Dr. Frank Arendt, Direktor und Leiter der Abteilung Informationslogistik, sprachen Dr. Nadine Seumenicht und Michael Zacher von Homeland Security.

Homeland: Sehr geehrter Herr Professor Arendt, am 17. September 2010 wurde das Forschungsprojekt "Erhöhung der Container Sicherheit durch berührungslose Inspektion im Hafen-Terminal (ECSIT)" durch den Wirtschafts- und Hafensenator der Freien Hansestadt Bremen Martin Günthner eröffnet. Was ist das erklärte Ziel dieses Projekts?

Arendt: Bei ECSIT geht es darum, einen Gesamtansatz zu entwickeln, mit dem eine große Anzahl von Containern berührungslos inspiziert werden kann ohne die Sicherheit und den Betrieb des Hafenterminals zu beeinträchtigen. Ziel des Projekts ist daher ein Konzept, bei dem alle Aspekte wie z. B. Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Gesetzeslage (national sowie international), Abläufe und Prozesse, Kosten und Technologien mit einbezogen werden. So lassen sich die geforderten Sicherheitsmaßnahmen einführen und gleichzeitig die Abläufe und die Sicherheit im Hafen gewährleisten. Unmittelbar soll das Vorhaben dazu dienen, die Bremischen Häfen als einen der sichersten und wettbewerbsfähigsten Handelspartner gerade im Verhältnis zur USA zu festigen und auszubauen.

Homeland: Gab es zu ECSIT eine Vorgeschichte im ISL?

Arendt: Als Forschungsinstitut kümmern wir uns ständig um neue Themen, die wir gemeinsam mit Praxispartnern in Anwendungsprojekten untersuchen. So wurde das Leistungsportfolio in den letzten Jahren um Logistikfragen zur Offshore-Windenergie sowie vielfältige Simulationsmodelle ergänzt. Damit können wir fortan auch aktuelle Umweltaspekte berücksichtigen und z. B. Lärm und Emissionen analysieren. In der Regel gilt: Wenn sich aktuelle Fragestellungen in unseren Kernbereichen auftun, dann verfolgen wir diese. Und seit 2004 beschäftigen wir uns auch verstärkt mit dem Aspekt der Sicherheit in der Transportkette mit Schwerpunkt auf dem Containertransport.

Ursprünglich hauptsächlich in den Bereichen Schifffahrt, Mikro-/Makroökonomie und Logistik-IT unterwegs, entwickelten wir im Rahmen von Fragestellungen rund um diese Themenfelder das Interesse an Sicherheitsaspekten, die auch in diesen Bereichen immer stärker in den Vordergrund rückten. So möchte ich in diesem Zusammenhang und als Vorläufer von ECSIT kurz zwei herausragende Projekte besonders hervorheben, die beide vom ISL koordiniert wurden:

- CHINOS Container Handling in Intermodal Nodes - Optimal and Secure!
- INTEGRITY Intermodal Global Door-to-Door Container Supply Visibility



Professor Dr. Frank Arendt und Dr. Nadine Seumenicht

CHINOS Container Handling in Intermodal Nodes – Optimal and Secure!
(Projektlaufzeit: Oktober 2006 – März 2009), europäisches Verbundprojekt im 6. Rahmenprogramm der EU-Kommission
In CHINOS wurde die Anwendbarkeit von RFID-Technologie (Radio Frequency Identification) im Containertransport untersucht, um Logistik- und Sicherheits- prozesse gleichermaßen zu optimieren. Mit RFID-Transpondern lassen sich einerseits Container automatisch identifizieren und andererseits durch elektronische Siegel der Sicherheitsstatus der Container überprüfen. Die Tests in den Häfen Bremerhaven und Thessaloniki sowie im GVZ Graz zeigten, dass RFID-Technologie für den Einsatz im intermodalen Containertransport geeignet ist und deutliche Vorteile bietet. Ein flächendeckender Einsatz von RFIDs am Container ist auf Grund vorhandener Standards kein technisches Problem, sondern ein finanzielles.

INTEGRITY Intermodal Global Door-to-Door Container Supply Chain Visibility
(Projektlaufzeit: Juni 2008 – Mai 2011), internationales Verbundprojekt im 7. Rahmenprogramm der EU-Kommission unter Einbeziehung chinesischer Partner
INTEGRITY – das ist die Optimierung von globalen Door-to-Door Containertransporten am Beispiel des Handelskorridors China-EU. Informationen aus Containerterminals, Daten von Container Security Devices (Geräten, die am Container angebracht werden und dessen aktuelle Position sowie Manipulationsversuche melden) sowie die Position der Containerschiffe werden im Rahmen des im Projekt entwickelten Systems SICIS (Shared Intermodal Container Information System) zusammengefasst und bieten erstmalig einen vollständigen Überblick über alle Containertransporte. Dies hilft den Logistikern und unterstützt die Behörden bei ihrer Risikoanalyse. Durch die Einbeziehung von Produzenten, Logistik-Dienstleistern und Zollbehörden wird eine größtmögliche Akzeptanz erreicht.

Homeland: Wer gab die Initialzündung für das Projekt? War es nur der Notwendigkeit des SAFE Port Acts (The Security and Accountability For Every Port Act) zuzuschreiben? Welche Endnutzer sind beteiligt?

Arendt: Nach dem 11. September 2001 wurde befürchtet, dass Container als Waffe oder für den Transport von Massenvernichtungswaffen, schmutzigen Bomben o. ä. missbraucht werden könnten. Neue Gesetze und Übereinkommen wurden beschlossen, u. a. auch der US-amerikanische SAFE Port Act, dessen Ergänzung vom 4. Januar 2007 (auch als House Resolution Nr. 1 oder als "100%-Scanning-Gesetz" bezeichnet) der Anlass für unser Projekt war. Danach dürfen ab Juli 2012 in den USA keine Container mehr aus dem Ausland importiert werden, die nicht zuvor im Abgangshafen auf Radioaktivität untersucht und durchleuchtet worden sind. Inzwischen ist eine Verschiebung auf 2014/2015 im Gespräch.

Im Jahr 2008 wurden rund 24% des US-Containerumschlags [TEU] aus Europa über Bremerhaven verladen und Bremerhaven ist mit rund 25% seines Gesamtumschlags stark vom Export in die USA abhängig. Da haben wir uns natürlich gefragt, welche Auswirkungen diese Bestimmung für Bremerhaven haben wird.

Im Jahr 2008 wurde auf Initiative von Frau Bartholomäus-Lüthge, Senatsrätin beim Bremen Senator für Wirtschaft und Häfen, eine Projektgruppe ins Leben gerufen, in der wir gemeinsam überlegt haben, wie ein interdisziplinäres Projekt zu diesem Schwerpunktthema aussehen könnte.

Wir wollten unterschiedliche Unternehmen und Behörden einbinden. Durch die Einbeziehung relevanter Industriepartner als Betroffene und Entwickler, einen Beirat und eine Usergroup könnten die Grundlagen für die Akzeptanz, Anwendbarkeit, Standardisierung und Verbreitung der Ergebnisse bereits während des Forschungsvorhabens geschaffen werden (Schaubild S. 41). Ziel ist die Erstellung eines Gesamtsystems im Sinne eines Demonstrators. Uns war zu diesem Zeitpunkt das Forschungsprogramm für die zivile Sicherheit des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) bekannt. Hier gibt es einen Forschungsbereich "Sicherung der Warenketten", der zu unserem Vorhaben wunderbar passt. Uns erschien die Einbindung der Containerterminals in Bremerhaven in ein Pilotprojekt ideal – lässt sich so doch eine nationale und europaweite Pilotfunktion realisieren.

Homeland: Wie schätzen Sie das Abarbeitungspotenzial der USA ein? Wird es einen Leitfaden geben und wie wird dieser in etwa aussehen?



Beispiel für eine Ansicht des Terminals aus der visualisierten Modellumgebung des Simulationssystems

Arendt: Das Gesetz lässt viele Fragen offen; ein geplanter Leitfaden ist uns nicht bekannt. Nach eigenen Aussagen würden die USA die u. a. uns auferlegten "Hürden" kaum bewältigen können, würde gleiches von ihnen verlangt. Auch in den USA mehren sich kritische Stimmen bzgl. des 100%-Scanning-Gesetzes. Der Handel wird eventuell eingeschränkt. So muss eine Lösung gefunden werden, die auch unter Einhaltung dieses Acts gewinnbringenden Handel möglich macht. Das ECSIT-Konsortium ist natürlich an der Vermarktung unserer Ergebnisse bzw. an deren Übertragung interessiert. Über die Demonstration lässt sich eine gewisse Außenwirkung erzielen, sodass wir uns erhoffen, dann auch international tätig werden zu können.

Homeland: Wann und wie wird dieser SAFE Port Act umgesetzt? Gibt es bereits nähere Details? Wann wird der zuständige US-Kongress über die Anwendung von Ausnahmebestimmungen sowie von möglichen Gesetzesänderungen entscheiden?

Arendt: Kurz nach dem Beschluss des Gesetzes wurde auf allen politischen Ebenen (regional, national, EU) versucht, eine Umsetzung zu verhindern. Der ursprüngliche Termin war auf den 1. Juli 2012 festgelegt – mit einer Karenzzeit von zwei Jahren, falls im Abgangshafen bestimmte Voraussetzungen nicht früher geschaffen werden können. Inzwischen wird über eine Verschiebung um zwei bis drei Jahre nachgedacht – das Gesetz bleibt aber in Kraft. Der bisherige Text lässt allerdings viele



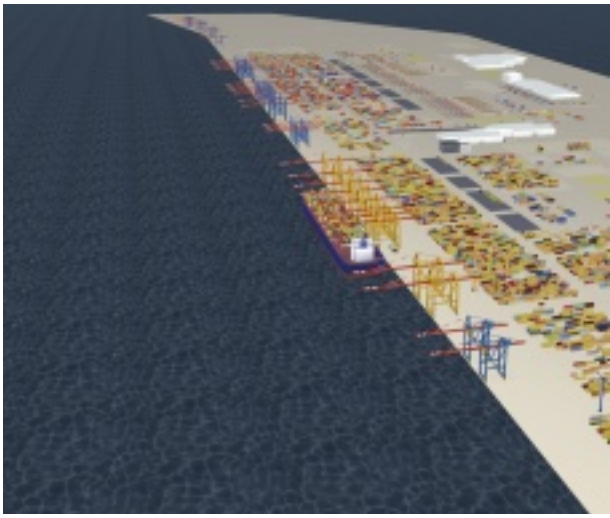
Punkte offen, so z. B. wer für die Umsetzung verantwortlich ist, wer die Scanning-Bilder auswertet, etc. Letztlich herrscht in allen Häfen mit starkem US-Exportvolumen große Unsicherheit.

Das Projekt ECSIT soll helfen, diese Unsicherheit zu beseitigen.

Homeland: Gab es einen alleinigen Initiator? Wer sind die einzelnen Projektpartner und welche Aufgaben übernehmen diese? Wie wurde das Konsortium zusammengestellt? Arbeiten die Konsortialmitglieder bereits in anderen Projekten eng zusammen?

Arendt: Frau Bartholomäus-Lüthge, stellvertretende Abteilungsleiterin im Hause der senatorischen Behörde für Wirtschaft und Häfen des Landes Bremen und zuständig für die Hafensicherheit und Seeschifffahrt, hat wegen der wirtschaftlichen Betroffenheit des Transatlantik-Containerverkehrs der Bremischen Häfen die ersten Aktionen zur Erfüllung der amerikanischen Anforderungen zum 100% Scanning gestartet. Die Projektpartner setzen sich aus den Bereichen Industrie, Forschung und Politik zusammen. Im Industriesektor sind neben den Bremerhavener Terminalbetreibern EUROGATE (CTB), MSC Gate und NTB auch die SAP AG, Smiths Heimann GmbH, Steria Mummert Consulting AG und dbh Logistics IT AG vertreten. Den Forschungsbereich decken wir, also das ISL, Fraunhofer EZRT, Fraunhofer EMI, die Universität Bremen mit dem Fachbereich Rechtswissenschaft und die Hochschule Bremerhaven über das Institut ISaSS ab. Aus der Politik unterstützt uns der Senator für Wirtschaft und Häfen aus Bremen. Das Konsortium wurde nach folgenden Fragestellungen zusammengesetzt: Welche Kompetenzen brauchen wir? Was haben wir schon? Welche Ergänzungen sind notwendig? Wo lassen sich Synergien feststellen?

Neben den Forschungs- und Entwicklungsaufgaben wird auch die wirtschaftliche Umsetzbarkeit betrachtet – ein Arbeitspaket, das unser Projektpartner Steria Mummert Consulting leitet.



Beispiel für eine Ansicht des Terminals aus der visualisierten Modellumgebung des Simulationssystems

Um auf Ihre letzte Frage zu antworten: Ja, einige Konsortialmitglieder arbeiten bereits in anderen Projekten zusammen, so hat z. B. das ISL mit den ortsansässigen Terminalbetreibern bereits zahlreiche Projekte durchgeführt. Außerdem gab es schon eine Zusammenarbeit zwischen den Fraunhofer-Instituten und Smiths Heimann.

Homeland: Können Sie den Ablauf des Projekts beschreiben? Wie lange hat es bis zur Umsetzung des Projekts gedauert bzw. wie lange ist die Vorgeschichte?

Arendt: Na ja, prinzipiell hat es mit dem Erlass des US-Gesetzes angefangen. Im Laufe des Jahres 2008, also vor ungefähr drei Jahren, hat es dann erste konkrete Überlegungen für einen Forschungsantrag gegeben. Nach der Erstellung des Konzepts und Bewilligung der Förderung geht es nun darum, die Arbeitspakete zu bearbeiten. So werden z. B. am Containerterminal Bremerhaven die Sicherheitsrisiken und Anforderungen der Betroffenen analysiert. Von besonders technischer Herausforderung ist die Einführung von Technologien, die radioaktive Strahlung und deren Ursache identifizieren können. Ebenso fordernd ist, schnelle, bildgebende Verfahren zu erarbeiten, die das problemlose Durchleuchten von Frachtcontainern ermöglichen. Diese Technologien sollen in die Prozesskette eingebunden werden, damit der laufende Betrieb und die Hafensicherheit so wenig wie möglich beeinträchtigt werden.

Homeland: Gibt es etwas, was mit dem Projekt gleichzusetzen wäre? Welche Bedeutung hat insbesondere dieses Projekt für den führenden US-Exporthafen der EU, Bremerhaven?

Arendt: Der gesamtheitliche Ansatz, so wie er in ECSIT dargestellt wird, ist bislang aus anderen Projekten nicht bekannt. Das Projekt ECSIT stellt eine große Herausforderung für alle Beteiligten dar. Unmittelbar soll das Vorhaben dazu dienen, die Bremischen Häfen als sicheren und wettbewerbsfähigen Handelspartner gerade im Verhältnis zu den Vereinigten Staaten von Amerika zu festigen und auszubauen. Denn die Containerverkehre in dieser Relation sind eine tragende wirtschaftliche Basis für Bremen. Zusätzlich geht es im Projekt darum, mit innovativen industriellen Produkten und neuer Informationstechnologie sowie Wissen aus Deutschland neue Märkte der Sicherheitswirtschaft weltweit zu erschließen. Auch bleibt zu klären, wie man mit den entstehenden Kosten umzugehen hat und wer letztendlich dafür aufkommt.

Homeland: Wie schätzen Sie den weiteren intensiven und spezifischen Bedarf an Sicherheitslösungen in den Warenketten in naher Zukunft?

Arendt: Das Gesetz lässt noch viele Detailfragen offen. Die gestiegene globale Bedrohung durch Terrorismus und organisierte Kriminalität sowie das starke Wachstum des weltweiten Warenverkehrs haben dazu geführt, dass der Bedarf an Sicherheitslösungen in der Warenkette stark angewachsen ist.

Vorfälle wie das Umschlagen der Paketbomben aus dem Jemen auf dem Flughafen Köln-Bonn im letzten Jahr und die damit entdeckten Sicherheitslücken tragen dazu bei, dieses Thema weiterhin auf der Agenda zu halten. Fragen wie "Wo sind noch Sicherheitslücken im gesamten Transport?" müssen beantwortet werden. Wir erhoffen uns Synergieeffekte für andere Bereiche.

Homeland: Thema "Förderung des Projekts": Das Projekt wird mit F&E-Fördermitteln des Bundes ausgestattet. Wie hoch ist die Förderquote? Können Sie die Antragstellung auch für andere Unternehmen und Institutionen empfehlen? Welche Schwierigkeiten und Hürden mussten Sie bei der Beantragung überwinden?

Arendt: Die Antragstellung erfolgt über Einzelanträge aller Partner, deren Klammer eine gemeinsame Verbundbeschreibung darstellt. Befremdlich ist, dass es offiziell kein Arbeitspaket für die Verbundkoordination gibt, die aber dringend erforderlich ist und vom ISL wahrgenommen wird. Je nach Art der Partner liegt die Förderquote zwischen 50 und 100%. Die Gesamtförderung durch das BMBF beträgt 5,8 Mio. Euro.

Homeland: Wie lange läuft das Projekt? Wie sieht ein "gewöhnlicher" Projektalltag aus? Und, was kommt danach? Gibt es bereits jetzt schon erste Anzeichen, dass es ein Anschluss- oder Nachfolgeprojekt geben soll/wird?

Arendt: Das Projekt läuft bis zum 31. August 2013. Die definierten Arbeitspakete geben uns die Taktung vor. Im ISL haben wir mit Frau Susanne Ficke und Herrn Matthias Dreyer ein Kernteam aus erfahrenen Projektleitern, die sowohl das Gesamtprojekt als auch die ISL-Aufgaben koordinieren. Je nach aktueller Aufgabenstellung werden weitere Mitarbeiter/innen in das Projekt einbezogen. Mein Team beschäftigt sich derzeit mit der Prozessanalyse, der Analyse der erwarteten Mengen der zu scannenden Container sowie dem Aufbau von Simulationsmodellen, mit denen die entsprechenden Szenarien für die

Sollprozesse analysiert werden können. Parallel bemühen wir uns um Anschlussprojekte, die den in ECSIT betrachteten hafenbezogenen Ansatz mit einem kettenbasierten Sicherheitsansatz verheiraten.

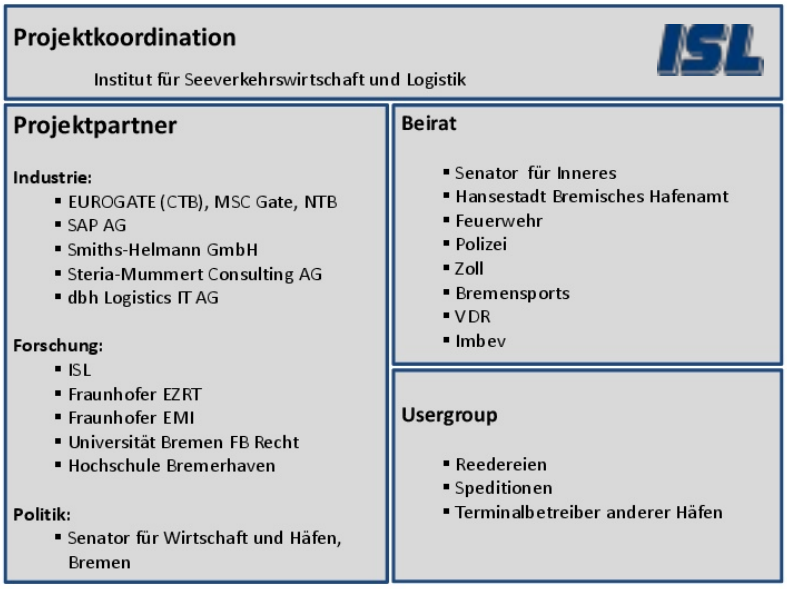
Homeland: Stichwort "Vermarktung": Ab wann ist das Produkt auf dem Markt zu erwerben? Wer übernimmt die Vermarktung? Für welche Märkte wird es angeboten?

Arendt: Jeder Partner wird die von ihm entwickelten Lösungen, Komponenten, Erfahrungen selbst vermarkten. Zusätzlich werden natürlich die Möglichkeiten strategischer Kooperationen diskutiert. Für den ISL-Anteil haben wir für diesen Zweck, nämlich für die Vermarktung u. a. der in F&E-Projekten entwickelten Simulationstools, im Herbst 2010 die ISL Applications GmbH ins Leben gerufen; quasi eine Ausgründung.

Homeland: Zurückkommend auf das ISL: wie ist das Institut wirtschaftlich aufgestellt?

Arendt: Etwa 20% unseres Budgets erhalten wir als Zuwendung vom Land Bremen, primär um unsere satzungsgemäßen Aufgaben wie Erhaltung unserer Fachbibliothek und unsere statistischen Dienste zu bewältigen sowie zur Komplementärfinanzierung teilgeförderter Projekte. Die verbleibenden 80% stemmen wir mit Verbundprojekten, an denen Industriepartner beteiligt sind, sowie mit Beratungsaufträgen.

Homeland: Herr Prof. Arendt, wir bedanken uns herzlich für das Gespräch und werden die weiteren Schritte von ECSIT und die Weiterentwicklung des ISL gespannt verfolgen.



Veranstaltungshinweis: Neue Gefahren für Kritische Infrastrukturen durch Wirtschaftsspionage und Cyber-Kriminalität
Public Private Security - Zusammenspiel öffentlicher und privater Akteure

Zivile Sicherheit und der Schutz sicherheitsrelevanter Infrastrukturen müssen heutzutage als gemeinsame Aufgabe von Staat, Gesellschaft und Wirtschaft verstanden werden. Neue Bedrohungen für Kritische Infrastrukturen durch Wirtschaftsspionage und Cyber-Kriminalität erfordern mehr denn je den Dialog zwischen öffentlichen und privaten Akteuren.

Wie Staat und Wirtschaft gemeinsam die Sicherheitsvorsorge und den Schutz Kritischer Infrastrukturen gewährleisten können, ist zentrales Thema der Jahrestagung **"Public Private Security: Schutz Kritischer Infrastrukturen" der Vereon AG**. Zum dritten Mal treffen sich vom **4. bis 6. April 2011** Verantwortliche aus Industrie, Verwaltung und Handel sowie Vertreter von Behörden, Militär und Politik in Berlin, um unter dem Vorsitz von Dr. Heiko Borchert in einem ganzheitlichen Ansatz zahlreiche vernetzende Kooperations- und Gestaltungsinstrumente zur Sicherheitsvorsorge zu diskutieren.

Die Veranstaltung bietet einen aktuellen und von hochkarätigen Referenten präsentierten Ein- und Ausblick zur Notfallvorsorge und zum Krisenmanagement bei Betreibern von KRITIS und gibt Aufschluss, welche Rolle die Bundeswehr nach der Strukturreform spielt. Ein Thema, das die Sicherheitsvorsorge in den letzten Monaten intensiv beschäftigt hat, steht ebenso auf der Agenda: Gefahren durch Cyber-Kriminalität und Wirtschaftsspionage im Zeitalter der Globalisierung. Anhand praktischer Beispiele erfahren die Teilnehmer, welche Sicherheitskonzepte in der Energiewirtschaft, Logistik- und Finanzbranche erfolgreich umgesetzt wurden.

Im Anschluss an das zweitägige Tagungsprogramm lernen die Teilnehmer in einem interaktiven Workshop konkrete Cyber Risks kennen und entwickeln gemeinsam Lösungen. Der aktive Dialog zwischen öffentlichen und privaten Akteuren und die vernetzte Betrachtungsweise von Staat, Gesellschaft und Wirtschaft zum Schutz Kritischer Infrastrukturen machen die Veranstaltung zu einem Muss für alle Sicherheitsbeauftragten von privaten als auch öffentlichen Akteuren.

Mehr unter: www.public-private-security.com

heiratet hatte. Aus dieser Ehe gingen vier Kinder hervor. Er machte eine Ausbildung zum Buch- und Musikalienhändler und baute die Musikalienabteilung einer Buchhandlung in Hannover auf.

Nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland 1949 gab es im In- und Ausland teilweise heftige Diskussionen über die Wiedereinführung von Streitkräften. Nachdem zunächst die "Dienststelle Blank" gegründet worden war, bekam de Maizière Ende 1950 einen Brief von Graf von Kielmansegg, der ihn aufforderte, an dem Projekt mitzuarbeiten. De Maizière entschied sich dafür und wurde zunächst Zivilangestellter, mit der Gründung der Bundeswehr 1955 mit dem Dienstgrad Oberst wieder aktiver Berufssoldat.

Nach einer Tätigkeit im Verteidigungsministerium und einem Truppenkommando wurde de Maizière 1960 Kommandeur der Schule für "Innere Führung". Das bereits seit Anfang der 1950er Jahre im Amt Blank diskutierte Konzept wurde maßgeblich von Graf von Kielmansegg, Graf Baudissin und de Maizière entwickelt. Damit sollte eine Zäsur gesetzt werden. An die Stelle des blind gehorsamen Soldaten der Vergangenheit wurde nun das Leitbild der "Staatsbürger in Uniform" gesetzt. Der Soldat sollte nun das Recht haben, einen Befehl gegen die Menschlichkeit zu verweigern, sich gegen verbrecherische Vorgesetzte zur Wehr zu setzen und gegen Vorgesetzte Beschwerden führen zu können. Dabei orientierte de Maizière das Leitbild des Bundeswehrsoldaten nicht an dem bedingungslos und treu ergebenden Soldaten, sondern an der Widerstandsgruppe des 20. Juli 1944. Hitler konnte sich nach dem "heiligen Eid" der Wehrmacht auf seine Person darauf verlassen, dass ihm der überwiegende Teil der Truppe bedingungslos folgte. Da aber nur wenige Mitglieder der Kriegsgeneration in der "Qual der Gewissensnot" den Ausweg im Tyrannenmord sahen, versuchte die aus Wehrmachtsoffizieren bestehende Bundeswehrführung den Soldaten die Maxime der universell geltenden Menschenrechte als Richtschnur eigenen Handelns an die Hand zu geben. Durch die Verrechtlichung des Widerstands hat nun der staatsloyale gesetzestreue Soldat in besonderen Situationen die Pflicht zum Ungehorsam.

In seiner Funktion als Generalinspekteur hatte er in der Zeit des Einmarsches der Truppen des Warschauer Paktes in die Tschechoslowakei 1968 täglich dem damaligen Bundesverteidigungsminister Gerhard Schröder (CDU) und Bundeskanzler Kurt-Georg Kiesinger (CDU) die aktuelle Lage vorzutragen.

Nach der Bundestagswahl 1969 wurde Helmut Schmidt (SPD) zum Verteidigungsminister ernannt. Schmidt wurde durch de Maizière darüber informiert, dass die Bundeswehrführung im Falle eines Angriff des Warschauer Paktes insgeheim den Einsatz von taktischen Atomwaffen von den US-Streitkräften anfordern konnten, ohne zuvor die Bundesregierung zu fragen. Schmidt konnte gegen Teile der Bundeswehrführung "das Primat der Politik über das Militärische" wiederherstellen. Gemeinsam wurde im Sommer 1970 die Gründung der Universitäten der Bundeswehr in Hamburg (heute: Helmut-Schmidt-Universität) und München gegründet, um die Bundeswehr attraktiver zu machen.

Nach seiner Verabschiedung im Jahre 1972 war Ulrich de Maizière noch in verschiedenen Funktionen tätig. Er leitete die Kommissionen "Entstehungsgeschichte der Bundeswehr" und "Führungsfähigkeit und Entscheidungsverantwortung in der Bundeswehr" und war Präsident der Clausewitz-Gesellschaft. Ulrich de Maizière starb 2006 im Alter von 94 Jahren.

Impressum

Chefredakteur: Jürgen Meinberg
Redaktionen Hemer - Berlin - Bonn
Herausgeberin: Dr. Nadine Seumenicht
Assistenz: Corinna Klaes

Verlag:
HOMELAND SECURITY UG
(haftungsbeschränkt)
Deilinghofer Straße 2, D-58675 Hemer
Tel.: 02372-5591-100
Fax: 02372-5591-199
redaktion@homeland-sec.de
www.homeland-sec.de

Einzelbezugspreis:
10,- Euro (inkl. Versand)

Jahresabonnement:
36,- Euro (inkl. Versand)

Druckauflage:
8.000 Exemplare
ISSN 1614-3523

Druck:
Rautenberg Media & Print Verlag KG
Kasinostraße 28-30
D-53840 Troisdorf

Bildnachweis:
Titelbild: bremenports GmbH & Co. KG - Wolfhard Scheer

Adra Deutschland e.V., Aktion Deutschland Hilft - Kopp/Trappe, Alexander Mann (THW), AquaFence, Arbeiter-Samariter-Bund e.V., Arbeiterwohlfahrt International e.V., arche noVa - Initiative für Menschen in Not e.V., Bosch Sicherheitssysteme GmbH, bremenports GmbH & Co. KG - Wolfhard Scheer, BBK, BBK (AKNZ), Bundesdruckerei GmbH, Bundesministerium des Innern, Bundespresseamt, Bundesverband Rettungshunde e.V., Care Deutschland-Luxemburg e.V. , das bilderwerk - Bellhäuser, David Diederichs, Der Senator für Wirtschaft und Häfen – Bremen, Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband - Gesamtverband e. V., Die Johanniter-Unfall-Hilfe e.V., Dieter Franke (BBK), DiSerTECH e.K., Eurogate Container Terminal Bremerhaven GmbH (Ulrich Gärtner), EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH, Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Inneres und Sport, Gantz/GFZ, Georgia Pfleiderer (THW), GUNNEBO Deutschland GmbH, Habitat for Humanity Deutschland, Hammer Forum e.V., Hamburg Messe und Congress GmbH, Handicap International e.V., Harald Simeit (BBK), Help- Hilfe zur Selbsthilfe e.V., Henning Schacht, Identive Group, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Islamic Relief, Humanitäre Organisation in Deutschland e.V., Johanniter-Unfall-Hilfe e. V., Kaba GmbH, loungeproduction.com GmbH, Malteser Hilfsdienst e.V., Medikamentenhilfswerk action medeor e.V., microdrones GmbH, NETCOMM GmbH, NEWCO Safety Technologies GmbH, Nils Walter (Johanniter), Peli Products S.L.U., PUBLICIS München, Siemens AG - Corporate Technology, Solidaritätsdienst-international e.V. (SODI), Staatskanzlei Nordrhein-Westfalen - Ralph Sondermann, Stiftung Global-Care (KHW), THW, Terra Tech Förderprojekte e.V., Thales Deutschland, Wiesbaden112.de/Michael Ehresmann, World Vision Deutschland e.V., ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.

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.

HOMELAND SECURITY

NATIONALE SICHERHEIT UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

ABO

HOMELAND SECURITY UG (haftungsbeschränkt)
Abonnentenservice • Deilinghofer Straße 2 • 58675 Hemer • Tel. 02372-5591-100 • Fax 02372-5591-199

Homeland Security

ist eine Fachzeitschrift, die sich in deutscher Sprache der Berichterstattung zu politischen, technischen und anderen aktuellen Themen in den Bereichen Innere und Äußere Sicherheit, Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe widmet. Homeland Security erscheint mit vier Ausgaben pro Jahr und wird per Post im Standardversand geliefert.

Die Auflage beträgt 8.000 Exemplare.

Abopreis (Stand 1. Januar 2011):
Deutschland 36,- EURO inkl. 7% MwSt. und Porto (4 Ausgaben pro Jahr)

Ja, ich abonniere Homeland Security ab Ausgabe: 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐

Name, Vorname

Straße Hausnr.

PLZ Ort

☐ Gegen Rechnung (Bitte keine Vorauszahlung. Rechnung abwarten)
☐ Bargeldlos durch Bankeinzug (nur in Deutschland möglich)

Bankleitzahl Kontonummer

Name der Bank

Datum, 1. Unterschrift

Widerrufsrecht: Diese Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen ab Bestelldatum ohne Angabe von Gründen schriftlich widerrufen werden (Das rechtzeitige Absenden des Widerrufs an HOMELAND SECURITY UG, Abonnentenservice, Deilinghofer Straße 2, 58675 Hemer genügt). Es besteht dann keine weitere Verpflichtung.

Datum, 2. Unterschrift

Kündigungsfrist: Kündigungsstichtag ist jeweils der 1. Oktober eines Jahres. Die Kündigung wird dann zum 31. Dezember desselben Jahres wirksam (3 Monate zum Jahresende). Die Kündigung muss schriftlich an unsere Anschrift erfolgen. Wird das Abonnement nicht bis zum 1. Oktober gekündigt, so verlängert es sich jeweils um ein weiteres Jahr.