HOMELAND SECURITY

NATIONALE SICHERHEIT UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

2-2011

ISSN 1614-3523



Luftverkehrs-infrastruktur

Neue Entwicklungen und Synergieeffekte am Beispiel des Berlin Brandenburg Airport Willy Brandt

S. 11

Neue Technologien und Konzepte für geschützte Fahrzeuge

Auswirkungen der aktuellen Sicherheitslage auf den Schutz von Fahrzeugen

S. 41

Zivil-Militärische Zusammenarbeit

Was haben wir gelernt? Sturmflut Hamburg 1962 50 Jahre danach

S. 76

www.homeland-sec.de

Nationale Sicherheit - Bevölkerungsschutz - Katastrophenhilfe

Inhalt

2 Editorial

3 **Handlungsspielraum des THW bei besonders schweren Ereignissen**

5 Anhaltende Besorgnis über die aktuelle Lage in Japan

7 **Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden**

8 Herausforderungen und Entwicklungen beim Schutz Kritischer Infrastrukturen

11 **Luftverkehrsinfrastruktur**

16 Sicherheit im größten Binnenhafen der Welt

20 **Sicherung strategischer Infrastrukturen**

23 Die Rolle der Polizei beim Schutz Kritischer Infrastrukturen

25 **Aktuelle Herausforderungen in der Informationssicherheit**

28 Welche Sicherheit braucht eine Stadt?

30 **Nachhaltige Ausbildung durch Nutzung von Simulationsprogrammen**

35 MILIPOL Paris 2011 – Weltweite Messe der Inneren Sicherheit

37 **Einsatzleitsysteme – Ursprung in der Raumfahrt**

41 Bestmöglicher Schutz im Einsatz

42 **Fahrerlaubnisklase G**

45 Neue Technologien und Konzepte – militärisch und zivil

48 **Synergieeffekte für den Schutz von Soldaten, Polizei und Spezialeinheiten**

50 Entwicklung und Produktion mobiler Radfahrzeuge

52 **Neuentwicklungen zum Schutz von Hilfsorganisationen**

55 hüms-Fahrzeuge – Erfolgreiche Nischenprodukte

57 **Zivile Optik, harter Kern – größtmöglicher Schutz**

61 Prinzip des integrierten Sonderschutzes

62 **Sonderschutzlimousinen: Nichtauffallen als Priorität**

63 Erfolgreiches Netzwerk: ZMZ – Einmalig in der Welt

67 **Blaulichttag – gemeinsame Veranstaltung**

68 "Crime Stoppers" in der Tradition der Kopfgeldjäger?

69 **Rezensionen**

70 Entwicklung eines Lagebewertungssystems für Tunnels

73 **Integriertes Schutzsystem für Rettungs- und Sicherheitskräfte**

74 Industrie

76 **Was haben wir gelernt? Sturmflut Hamburg 1962**

80 Impressum



Kritische Infrastrukturen



Zivil-Militärische Zusammenarbeit



Sicherheitsforschung

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

die jüngsten Ereignisse weltweit – insbesondere in Afghanistan, Afrika, England sowie Japan – haben uns vor Augen geführt, auf welche unterschiedlichen Gefahrenszenarien sich die Menschheit stets neu einstellen muss. Nationale Sicherheit, Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe liefern hierzu Antworten.

In unserem Topthema widmen wir uns den Ereignissen in Japan. Wir blicken auf das Ereignis aus zwei unterschiedlichen Perspektiven mit persönlichen Eindrücken: zum einen aus dem Blickwinkel unseres Redaktionsteammitglieds, Professor Dr. Minoru Yokoyama von der Kokugakuin Universität in Tokio, und zum anderen aus der Perspektive der ehrenamtlichen Mitarbeiterin des THW, Georgia Pfleiderer, in der Funktion als Media-Officer und Teammitglied der SEEBA.

Ein weiteres Schwerpunktthema bilden die Herausforderungen und Entwicklungen beim Schutz Kritischer Infrastrukturen. Wir beleuchten das Thema seitens der Politik, des BBK, der Gewerkschaft der Polizei, der Industrie sowie der Forschung und Entwicklung und zeigen unterschiedliche Lösungen auf; dieses flankiert durch Beiträge und verschiedenartige Sichtweisen aus unseren Nachbarländern Österreich und Schweiz. Insbesondere haben wir uns die Sicherheitsarchitekturen des weltgrößten Binnenhafens, duisport, und des neu entstehenden internationalen Flughafens Berlin Brandenburg Airport Willy Brandt genau angesehen.

Unser drittes Schwerpunktthema beschäftigt sich mit dem Schutz von Personen in schwierigen und gefährlichen Einsatzgebieten: Geschützte Fahrzeuge sind sowohl im militärischen als auch zivilen Bereich ein stets aktuelles Thema; beide Bereiche werden von der angespannten Sicherheitslage beeinflusst. Die Behandlung dieser Thematik spannt den Bogen von der militärischen zur zivilen Nutzung von geschützten Fahrzeugen bzw. Fahrzeugen, die ihren Insassen bestmöglichen Schutz bieten.

ZMZ – Zivil-Militärische Zusammenarbeit: Ein weltweit einmaliges und erfolgreiches Netzwerk stellt den vierten Schwerpunktbeitrag dar. Aus verschiedenen Ebenen veranschaulichen wir das Zusammenwirken von zivilen staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen bzw. Organisationen mit militärischen Einrichtungen. Welchen Anstoß die Flutkatastrophe 1962 für diese Zusammenarbeit gab und was wir insbesondere daraus gelernt haben, wird in der Rubrik Historie dargestellt.

Des Weiteren möchten wir Sie, liebe Leserin und lieber Leser, darauf hinweisen, dass wir eine Kooperation mit der "Aktion Deutschland Hilft e. V." geschlossen haben. Ein Teilbeitrag jedes Abonnements kommt zukünftig der Aktion zugute.

In eigener Sache: Bitte begrüßen Sie Heike Barnitzke als neues Mitglied der Redaktion. Sie wird die Chefredaktion verantworten. Sie kann auf eine lange Erfahrung im Magazin-Bereich zurückgreifen und wird auch weiterhin aus Berlin und Brandenburg berichten.

Dr. Nadine Seumenicht
Herausgeberin

Heike Barnitzke
Chefredakteurin



Anhaltende Besorgnis über die aktuelle Lage

**Professor Dr. Minoru Yokoyama,
Juristische Fakultät,
Kokugakuin University, Tokio**

Mangelhafte Informationspolitik von TEPCO

Die Tokyo Electric Power Company, Incorporated (TEPCO) strebte danach, weitere Atomkraftwerke mit dem Ziel zu bauen, die Versorgung mit elektrischer Energie von 30 auf 50 Prozent anzuheben. Dieses Streben wurde von der Japanischen Regierung unterstützt. Aber das Atomkraftwerk Fukushima 1 wurde durch ein unerwartet starkes Erdbeben am 11. März 2011 um 14:46 Uhr erschüttert.

Glücklicherweise wurden drei Reaktoren sofort nach dem Erdbeben durch das Notfallsystem gestoppt. Danach wurden die Uranbrennstäbe eine zeitlang durch das Wasser gekühlt. Man erhoffte sich dadurch, dass Explosionen verhindert werden könnten. Nachdem jedoch der Tsunami die Anlage um 15:27 Uhr traf, scheiterte die Weiterversorgung mit Wasser im Rahmen des Kernnotkühlsystems, da die Stromversorgung im gesamten Atomkraftwerk ausfiel. Dadurch waren die Uranbrennstäbe ohne Kühlung. Diese heizten sich wieder auf, sodass sich anschließend Wasserstoffexplosionen am 12. März um 15:36 Uhr im Reaktor 1 und am 15. März um 6:10 Uhr im Reaktor 3 ergaben.

Trotz dieser in zunehmendem Maße ernsten Lage versorgte TEPCO sowohl die Japanische Regierung als auch die Medien und insbesondere die Öffentlichkeit nur mit bruchstückhaften Informationen aus einer eher optimistischen Perspektive. Später wurde das Unternehmen dafür verantwortlich gemacht, dass viele Bewohner, die in der Nähe des Atomkraftwerks lebten, der Strahlung ausgesetzt waren, ohne über das Austreten dieser Strahlung hinreichend informiert worden zu sein. Es entstand der Eindruck, dass TEPCO zögerte, genaue Daten und Detailinformationen preiszugeben, weil das Unternehmen die Reaktoren am Atomkraftwerk Fukushima 1 nicht außer Betrieb setzen wollte, da sie plante, zwei neue Reaktoren in naher Zukunft am Standort zu errichten.

Bei Bekanntgabe dieser Informationen würden die Anwohner womöglich ihre Unterstützung gegenüber einer Zunahme von Atomkraftwerken ändern. TEPCO hat hier Statements zur Beschreibung der Lage sorgfältig vermieden. Bei der Pressekonferenz erwähnte TEPCO nicht, dass kurz nach den Wasserstoffexplosionen an den Reaktoren 1 und 3 eine "Explosion eines Kernreaktors" erfolgte. Wenn das Unternehmen gewollt hätte, dass die Sicherheit der Menschen vor der austretenden Strahlung bewahrt werden würde, statt wirtschaftliche Aktivitäten in den Vordergrund zu stellen, hätte sie detaillierte Daten veröffentlichen und entsprechende Maßnahmen ergreifen müssen, um das Schicksal dieser Menschen zu retten. Hier gibt es jedoch noch zahlreiche Themen, wie den wahren Zustand der nuklearen Kontaminierung in den umliegenden Gebieten, im Meer und in der Luft sowie die anhaltenden vergeblichen Versuche, die Brennstäbe in den Druckbehältern zu kontrollieren. Es scheint, als sei über diese Themen bislang zu wenig berichtet worden. So hätte TEPCO die Möglichkeit der Kernschmelze und der Schädigung der Reaktordruckgefäße erkennen müssen. Stattdessen wurde die Information übermittelt, dass Brennstäbe "teilweise zerstört" wurden. Erst am 12. Mai räumte TEPCO die Möglichkeit einer Kernschmelze bzw. des Schmelzens von Brennstäben am Boden des Druckgefäßes im Reaktor 1 ein. Am 24. Mai berichtete TEPCO zum ersten Mal über die Möglichkeit einer Kernschmelze in ihren Reaktoren 2 und 3. Dennoch zögerte TEPCO, das Wort "Kernschmelze" in den Mund zu nehmen. Eine verbindliche Evakuierung für die Bewohner und Unternehmen innerhalb einer 30-km-Zone um das Atomkraftwerk Fukushima 1 schrieb die Japanische Regierung vor. Die Japanische Regierung und besonders diejenigen, die aus ihrer Umgebung evakuiert wurden, waren darüber verärgert, dass konkrete Informationen zur tatsächlichen Ernsthaftigkeit der Lage erst verzögert zur Verfügung gestellt wurden. Die Vorgehensweise, weiterhin Informationen eher aus einer optimistischen Perspektive zur Verfügung zu stellen und Informationen zur tatsächlichen Situation am Atomkraftwerk Fukushima 1 verzögert mitzuteilen, kann im weitesten Sinne als Wirtschaftskriminalität gesehen werden.



Professor Dr. Minoru Yokoyama
BA in Rechtswissenschaften, MA in Strafrechts- und Sozialwissenschaften, Chuo Universität, Tokio; Promotionsstudium Chuo Universität; professor, former Dean of the Faculty of Law, former vice president Kokugakuin Universität, Tokio; former 2nd Vice President of the Research Committee for the Sociology of Deviance and Social Control of the International Sociological Association; former president of the Japanese Association of Sociological Criminology; president of the Tokyo Study Group of Sociological Criminology; member of the directors' board of the Japanese Association of Social Problems and the Japanese Association of Sociological Criminology; member of Presidium of General Assembly of the Asian Criminological Society; vice-chair of Local Arrangement Committee, 16th World Congress, International Society for Criminology.

Containment und Stabilisierungsmaßnahmen

Auf Antrag des japanischen Premierministers wurden während der heißen Phase Hubschrauber eingesetzt, die Meerwasser aus der Luft auf den Reaktor fallen ließen. Nach diesem Versuch initiierte die Tokyo Fire Fighting Agency am 19. März die stetige Wasserversorgung. Ihnen gelang das Löschen des Reaktors 3 mit Meerwasser durch einen Schlauch. Nach ihrem Erfolg fährt TEPCO damit fort, die Reaktoren unter Verwendung des Wassers aus der umliegenden Umgebung abzukühlen.

Da sich die Situation stabilisiert hat, hat sich nun auch die Möglichkeit für weitere Explosionen von Brennstäben in den verbliebenen beschädigten Reaktoren reduziert. Nichtsdestotrotz trägt die schwerwiegende atomare Kontaminierung, insbesondere im Meer nahe des Atomkraftwerks Fukushima 1, zu einer fortdauernden Besorgnis bei. Das Wasser, das zur Abkühlung der Brennstäbe benutzt wird, ist mit freigesetzter Strahlung belastet. Verstrahltes Wasser ist ins Meer geflossen, sodass Lebewesen im Pazifischen Ozean auch radioaktiv verseucht sind. Wir haben nicht nur Angst davor, Gemüse, das durch die Explosionen verseucht wurde, zu essen, sondern auch Fisch und Pflanzen, die in der Nähe des Atomkraftwerks leben und wachsen. Um eine weitere Kontaminierung zu verhindern, wurde der Aufbau eines Wasser"sargs" für den Reaktor 1 vorgenommen. Jedoch scheiterte dieser, da bestrahltes Wasser von der Unterseite des Behälters auslief. Als Alternative wird eine neue Anlage gebaut, die die Brennstäbe durch Zirkulation von Wasser kühlen soll. Um das Auslaufen von kontaminiertem Wasser ins Meer und unter die Erde zu stoppen, soll dieser Aufbau so früh wie möglich abgeschlossen werden. Genau für einen solchen Fall hatte Japan speziell entwickelte Roboter vorgesehen: Insgesamt stellte die Japanische Regierung 1999 hierfür 3 Billionen Yen zur Verfügung. Im Jahre 2001 standen sodann sechs solcher Roboter bereit. 2006 wurden sie jedoch nicht in Betrieb genommen, weil die Energiekonzerne – auch TEPCO – diese nicht erwarben. Das heißt, keine dieser speziell entwickelten Roboter waren für die Katastrophe in Fokushima einsatzfähig. Diesen Fehler können wir u. a. TEPCO zurechnen.

Ein weiteres Problem sind die wenig spezialiserten Arbeitskräfte in Fokushima, die in der Nähe des Unglücksortes wohnten: Nach der Explosion versuchten diese, sich vor der Radioaktivität zu schützen, kamen aber aufgrund von extrem hohen Prämien – versprochen durch TEPCO – wieder zurück an den Unglücksort. Aber dieses Personal wurde nicht auf ihre radioaktive Belastung hin untersucht – ein weiterer schwerwiegender Fehler seitens TEPCO. Dessen ungeachtet setzt TEPCO weiterhin auf nicht speziell ausgebildete Fachkräfte für die Beseitigung der Schäden ein.

Auswirkungen des Unglücks auf die japanischen Sicherheitsauflagen

Um die Nutzung der Kernenergie weiter voranzutreiben, haben sowohl die Japanische Regierung als auch die Energieversorger das "Märchen der absoluten Zuverlässigkeit" dieser Energieform propagiert: Die Energieversorger pochten darauf, dass alles Menschenmögliche für die Sicherheit der kompletten Anlagen und deren Notfallsysteme unternommen wurde; dies galt sowohl für die Sicherheitsausstattung als auch insbesondere für das Kühlsystem. Dies alles ist in der "Conformity with the severe legal requirements for safety" festgeschrieben. Nach Tschernobyl stellt Fokushima 1 das nächste große Unglück dar, ausgelöst durch ein gewaltiges Erdbeben. Gleich nach dem Eintritt der Katastrophe beschuldigten wir unsere Regierung und TEPCO des Unglücks, weil sie uns ständig vom "Märchen der absoluten Sicherheit" erzählten. Erst nach Eintritt dieser Katastrophe setzte sich langsam ein Umdenkprozess in Gang: Wie können wir zukünftig unsere Kernkraftwerke sicherer machen? Bevor diese Diskussion beendet wurde, ergriff unser Premierminister Naoto Kan folgende Maßnahmen:

In Japan gibt es 54 aktive Atomkraftwerke, von denen das Hamaoka Atomkraftwerk in Shizuoka Präfektur eines ist. Wir befürchten dort in Zukunft einen ernsten Störfall, weil Wissenschaftler eine 87%-ige Möglichkeit berechneten, innerhalb der nächsten 30 Jahre von einem gewaltigen Erdbeben der Stärke 8 erschüttert und einem nachfolgenden Tsunami getroffen zu werden. Am 6. Mai forderte Chubu Electric Power unversehens den Stopp der drei Kernreaktoren des Atomkraftwerks Hamaoka bis der Bau von Dämmen entlang der Küste zum Schutz vor einem Tsunami abgeschlossen ist. Drei Tage später hatte dieses Unternehmen diese Forderung zu akzeptieren. Allerdings sorgen sich die Menschen immer noch um einen möglichen zukünftigen Störfall im Kernkraftwerk Hamaoka. Am 28. Mai ersuchten einige Anwohner Chubu Electric Power, das Kernkraftwerk Hamaoka schlussendlich abzuschaffen.

Wir haben in Japan keine starke Anti-Atomkraft-Bewegung, wie es in Deutschland z. B. der Fall ist bzw. war. Hier gilt es, viele Probleme zu lösen, die im Anschluss an die große Katastrophe entstanden sind.

[Anm. d. Red.: Weiterführende Informationen finden Sie in Global Security 1-2011.]

Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden

**Ralf Jäger,
Innenminister des Landes
Nordrhein-Westfalen**

Ziel: Katalog mit verbindlichen Sicherheitsstandards

Die Festnahmen der drei Islamisten in NRW zeigen zweierlei: Zum einen hat sich das föderale System der engen Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden von Bund und Ländern bewährt. Zum anderen dürfen wir im Kampf gegen den internationalen Terrorismus nicht nachlassen. Der Tod Osama Bin Ladens hat an der Gefährdungslage in Deutschland grundsätzlich nichts geändert. Wir sind nach wie vor im Zielspektrum islamistischer Terroristen. Auch um dieser Gefahr begegnen zu können, brauchen die Sicherheitsbehörden wirkungsvolle Instrumente, wie z. B. die Mindestdatenspeicherung.

Durch den Wegfall der Mindestspeicherfristen für Telekommunikationsmittel besteht eine gravierende Schutzlücke in unserem Rechtssystem. Die Bundesregierung muss endlich ihre Hausaufgaben machen und diese Lücke schließen. Die Mindestdatenspeicherung spielt nicht nur im Kampf gegen den Terrorismus eine große Rolle, sondern vor allem bei der Bekämpfung schwerer Kriminalität wie Kinderpornographie und sexuellem Missbrauch, sowie bei der steigenden Cyber-Kriminalität.

Für die Sicherheit der Bürger in NRW setzt die Landesregierung neben einer konsequenten Strafverfolgung vor allem auf Präventionsarbeit. Ziel ist es, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, damit Menschen gar nicht erst zu Opfern werden. Dies gilt gleichermaßen für Straftaten wie für Verkehrsunfälle. Auch die Sicherheit bei Großveranstaltungen und Fußballspielen sind wichtige Themen.

Unsere bundesweit einmalige Initiative "Kurve kriegen" soll die Straftaten durch jugendliche Intensivtäter dauerhaft senken. Zielgruppe sind hier vor allem Kinder, die Gefahr laufen, auf die schiefe Bahn zu geraten. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Polizei und Jugendämtern soll diese Risikogruppe frühzeitig auffangen und durch gezielte Maßnahmen vor einem Abgleiten in die Kriminalität bewahren. Jedes Kind, das mit unserer Hilfe die Kurve kriegt, ist ein Gewinn für unsere Gesellschaft. Ein weiteres präventives Konzept steckt hinter unserer Verkehrsunfallkampagne "Crash-Kurs". Ziel ist es, dauerhaft mehr Sicherheit auf NRWs Straßen zu erreichen. Besonders junge Fahranfänger verursachen überproportional viele Verkehrsunfälle. Deshalb richtet sich unsere Kampagne an 16- bis 19-Jährige. Ihnen wird durch lebensnahe Erfahrungsberichte auf eine sehr emotionale Weise bewusst gemacht, dass Verkehrsunfälle nicht einfach passieren, sondern verursacht werden. Das heißt, dass es auch in ihrer Hand liegt, sie zu verhindern. Ich verspreche mir davon eine nachhaltige Wirkung auf ihr Verhalten im Straßenverkehr und eine bundesweit erfolgreiche Ausweitung unserer Kampagne.

Wichtig ist mir aber auch, dass die Menschen in NRW sicher und unbeschwert etwa bei Rosenmontagsumzügen, Meisterfeiern und Schützenfesten feiern können. Die schrecklichen Ereignisse der Loveparade dürfen sich nicht wiederholen. Dafür müssen sich alle an der Planung solcher Großveranstaltungen beteiligten Stellen eng abstimmen und eine im Sinne größtmöglicher Sicherheit einvernehmliche Lösung finden. Eine mit Experten besetzte Projektgruppe wertet derzeit Erkenntnisse aus bisherigen Veranstaltungen aus. Am Ende ihrer Arbeit könnte ein Katalog mit verbindlichen Sicherheitsstandards für zukünftige Großveranstaltungen stehen.

Mit der Initiative "Mehr Sicherheit bei Fußballspielen" wollen wir für begeisternde und friedliche Fußballwochenenden sorgen. Es ist ein bundesweit einmaliges Konzept, mit dem wir die Abläufe – angefangen von der Spieltagsplanung bis zur Nachbereitung des Spieltags – verbessern wollen. Dazu stimmen sich die Netzwerkpartner wie Vereine, Verbände, Fanprojekte, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Kommunen, Städtetag, Verkehrsministerium, Sportministerium, Bundespolizei und NRW-Polizei enger ab. Die Initiative soll durch einen offensiven Dialog mit den Fans Vertrauen schaffen und sie als unverzichtbaren Partner gegen Gewalt gewinnen. Gewalttäter werden weiterhin konsequent verfolgt. Dies wird uns nur gemeinsam mit den friedlichen Fans gelingen. Ich bin überzeugt, dass die Herausforderungen der Inneren Sicherheit in NRW mit unseren Konzepten und unserer gut aufgestellten und professionell ausgebildeten Polizei auch in Zukunft gemeistert werden.



Ralf Jäger,
Innenminister des Landes
Nordrhein-Westfalen

Luftverkehrsinfrastruktur

Heike Barnitzke

Neue Entwicklungen und Synergieeffekte am Beispiel des Berlin Brandenburg Airport Willy Brandt (BER)



Airport City 2012: Bis zur Eröffnung des neuen Flughafens entstehen in der Airport City ein terminalnahes Parkhaus, drei weitere Parkhäuser, ein Mietwagencenter, ein Vier-Sterne-Hotel sowie ein Büro- und Dienstleistungszentrum.

Die Berliner Flughäfen sichern mit den Airports Schönefeld und Tegel die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Ab 2012 wird der gesamte Verkehr auf dem Flughafen Berlin Brandenburg (BER) konzentriert. In einem ersten Schritt wurde der historische Flughafen Tempelhof am 30. Oktober 2008 geschlossen. Die Schließung der Flughäfen Schönefeld und Tegel erfolgt 2012 zeitgleich mit der Eröffnung des BER.

Im Jahr 2010 haben die Verkehrszahlen an den Berliner Flughäfen die bisherigen Rekorde gebrochen: Zum ersten Mal wurden mehr als 22 Millionen Passagiere in einem Jahr gezählt. Die Berliner Flughäfen wurden 2010 von 88 Fluggesellschaften angeflogen. Insbesondere das innereuropäische Streckennetz ist dicht geknüpft. Aus Berlin heraus wurden im Jahr 2010 171 Ziele in über 50 Ländern, davon 127 in Europa, bedient.

Seit 2006 wird am Standort des Flughafens Berlin-Schönefeld der neue Hauptstadtflughafen ausgebaut. Schönefeld wird dabei um eine Fläche von 970 Hektar auf 1.470 Hektar erweitert. Das entspricht etwa 2000 Fußballfeldern. Mit der Eröffnung wird dieser Flughafen den gesamten Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg im Südosten der Hauptstadt konzentrieren.

Über das Großprojekt Hauptstadtflughafen sprach Heike Barnitzke von Homeland Security bei einem Besuch in Berlin Schönefeld mit Leif Erichsen, Pressesprecher der Berliner Flughäfen, und Oliver Wendt, dem Leiter der Sicherheitspolitik und -planung.

Homeland: Wann wird das erste Flugzeug starten, welche Fluggesellschaft wird es sein?

Oliver Wendt: Das Datum kann ich Ihnen schon nennen, die Fluggesellschaft allerdings noch nicht. BER wird am 3. Juni 2012 eröffnet. Das ist der definitive Termin bei gleichzeitiger Schließung von Tegel und Schönefeld. Dieser Umzug in einer Nacht ist für uns eine Herausforderung. Besonders betrifft das den Sicherheitsbereich wie auch Flughafenfeuerwehr, deren Einrichtungen und Personalstärken eben nur einmal vorhanden sind. Die Antritts-



Die Airport City befindet sich in zentraler Lage direkt vor dem Terminal. Hohe Lagequalität, kurze Wege sowie eine exzellente infrastrukturelle Anbindung zeichnen die Airport City als 1a-Standort aus.

stärke wird dort abgezogen und hierher verlegt. Damit ist dann Tegel definitiv nicht mehr betriebsbereit!

Leif Erichsen: Wir arbeiten nicht nur in den Infrastrukturen Tegel und Schönefeld am Rande der Kapazität. Parallel zu unserer normalen Tätigkeit bereiten wir uns alle auf den neuen Arbeitsplatz am BER vor. Besonders die Kollegen von der Feuerwache, von der Sicherheit, aber auch von den Verkehrsdiensten, alle laufen im Moment bei 150 Prozent der Leistungsfähigkeit.



Oliver Wendt, Leiter der Sicherheitspolitik und -planung, und Leif Erichsen, Pressesprecher der Berliner Flughäfen

Homeland: Werden Drittstaaten starten und landen? Welche besonderen Schutzvorkehrungen werden hier getroffen?

Oliver Wendt: Als internationales Drehkreuz wird BER natürlich von Drittstaaten, selbstverständlich auch von außereuropäischen Gesellschaften angeflogen werden. Es gelten dementsprechend unterschiedliche Sicherheitsauflagen, deren Besonderheiten und Notwendigkeiten wir bilateral mit den jeweiligen Airlines abstimmen. Es gibt natürlich auch Airlines, die Anforderungen über das BMI unterliegen, bei denen wiederum andere Leistungen zu erbringen sind. Bei diesen Airlines wird der Schwerpunkt bei der Bundespolizei liegen.

Homeland: Welche Länder haben ein Lande- oder Überflugverbot?

Oliver Wendt: Für uns gilt die EU-Liste der Airlines, die aus bestimmten Gründen nicht mehr in Europa landen dürfen, die so genannte "Schwarze Liste", denen bereits der Einflug ins Territorium nicht gewährt wird. Diese würden gar nicht bis Berlin kommen.

Homeland: Welches Mehr an Kontrollen wird am BER durchgeführt?

Oliver Wendt: Wir unterscheiden heute in Schönefeld einen so genannten "sensiblen" Sicherheitsbereich und einen "normalen" Sicherheitsbereich. Diese Unterscheidung wird es am BER nicht mehr geben. Wir werden den gesamten Sicherheitsbereich als "sensibel" definieren. Das heißt: Jede Person, die das Gelände betritt, wird nach einem bestimmten Verfahren kontrolliert. Einmal muss eine Zutrittsgenehmigung vorliegen, andererseits wird die bekannte Personen-/Warenkontrolle durchgeführt. Die Passagiere durchlaufen die normalen Sicherheitskontrollen durch die Bundespolizei, die Sie auch als normaler Passagier kennen.

Homeland: Welche Schnittstellenprobleme fanden besondere Berücksichtigung beim Sicherheitskonzept?

Oliver Wendt: Wir werden ein zweites Identifikationsmerkmal bei der Zutrittskontrolle einführen. Dem heutigen Ausweis mit Bild werden wir zusätzlich noch biometrische Daten hinterlegen: die Linien der Innenfläche der linken Hand, verschlüsselt und kodiert. Das liefert ein deutlich höheres Maß an Zutrittskontrolle. Hinzu kommt, dass wir bei Zutritt zu bestimmten Zonen und Gebäuden weg vom Schlüssel- zu einem Kartenlesesystem gehen. Wir unterteilen dafür in Online-Leser, die direkt mit unserer Zentrale verbunden sind, und den zahlreichen Offline-Lesern, die wie im Hotel die einzelnen Türen verwalten. Wenn Sie also morgens zum Dienst kommen, erhalten Sie auf Ihrem Ausweis am ersten Leser erst in diesem Moment die Zugangsberechtigung für diesen Tag geschrieben. Ihr Ausweis ist also nicht grundsätzlich aktiv, sondern nur für diesen Tag. Das hat mehrere Vorteile, u. a. bei einem Verlust des Ausweises. Ein drittes Thema ist der Perimeterschutz. Wir werden in Kooperation mit der Firma Haverkamp GmbH eine Zaunsensorik errichten, einen "intelligenten Zaun". Wird eine Bewegung am Zaun registriert, läuft automatisch ein Signal auf. Es erfolgt eine Bildzuschaltung für diesen Bereich, die die letzten Sekunden an dieser Stelle aufgezeichnet hat, in unserer Leitstelle. So sehen wir: Ist ein Blatt hineingeflogen, ist ein Wildschwein dagegen gelaufen, oder klettert jemand über den Zaun? Wir haben 25 Kilometer Zaun zu überwachen, und das ist mit hohen Personalkosten verbunden. Mit diesem intelligenten Zaun haben wir die Möglichkeit, die Zahl der Streifen entsprechend anzupassen.

Homeland: Deutschland ist vor allem Umschlagplatz für Pakete aus dem Ausland, die in andere Länder weitergeflogen werden. Welche sicherheitstechnischen Schwerpunkte und Neuerungen wurden insbesondere bei den Abläufen im Frachtverkehr gesetzt?

Oliver Wendt: Der Schwerpunkt des BER liegt nicht im Frachtbereich. Bei uns wird lediglich die Beifracht abgewickelt. Klassische Frachtdienste wie UPS oder DHL ar-

beiten nach dem Prinzip der Vollcharter. Unser Schwerpunkt liegt in der Beifracht. Und da gibt es klare Richtlinien: Wer darf anliefern? Wie hat er zu kontrollieren und im Vorfeld zu behandeln? Wenn wir die Fracht dann aufs Gelände lassen, greift § 8 Luftfahrtsicherheitsgesetz, deren Vorgaben entsprechend umgesetzt werden.

Leif Erichsen: Wir werden mit dem BER auch ein ganz neues Luftfrachtzentrum bekommen, das spezialisiert sein wird auf Beiladefracht. Dort haben wir Dienstleister, wie wir auch den Personenverkehr nicht mehr selbst leisten, und die Verantwortung für die Handhabung liegt bei den Dienstleistern.

Homeland: Wird es ein Raster zum Herausfiltern von verdächtigen Sendungen oder Koffern geben?

Oliver Wendt: Ja. Wir haben eine mehrstufige Gepäcksortieranlage im Untergeschoss, in der das Gepäck ein integriertes dreistufiges Sensorsystem durchläuft. In der ersten Stufe werden verdächtige Gepäckstücke aussortiert und in weitere Abläufe geschickt. Sind dann noch Verdachtsmomente vorhanden, werden diese Stücke der Bundespolizei zur Kontrolle zugeführt.

Leif Erichsen: In Berlins erster zentralen Luftverkehrsinfrastruktur wollen wir auch die Umsteigeverkehre anbieten. Die Gepäckanlage ist für uns das Herzstück des Terminals: Zentral unter dem Terminal liegt diese 20.000 Quadratmeter große Halle, in der über mehrere Etagen Ausgabebänder für die Bodenverkehrsdienste sowie zwei Sortieranlagen mit 400 Kippschalen durchlaufen.



Blick von Nordwesten auf den BER. Gut sind die betonierten Rollwege zu erkennen. Rechts im Bild: Der vorgelagerte Tower der Deutschen Flugsicherung.

Homeland: Welche neuen Erkenntnisse fließen in die Sicherheitsarchitektur des BER ein? Stand ein anderer Flughafen Pate?

Oliver Wendt: Ein solches Projekt plant man über Jahre. Wir werden nie den allerhöchsten aktuellen Sicherheitsstandard erreichen. Wir haben unsere Deadline und auf diesem Stand bauen wir nun den BER. In unserem Inbetriebnahme-Projekt führen zu bestimmten Themen andere Flughäfen Beratungsleistungen durch. Das ist im Bereich Sicherheit speziell der Flughafen München. Wir haben von den Münchener Kollegen unser Betriebskonzept gegenlesen und Erfahrungen vortragen lassen. Auch sonst sind wir stets mit anderen Flughäfen in Kontakt wie z. B. Amsterdam, Madrid oder Oslo. Gerade dort ist man im Bereich Sicherheitstechnik besonders fortschrittlich. Von der Terminal Expo wissen wir: Es gibt viele aktuell spannende Themen, die wir jetzt nicht in den BER einbringen können. Aber bereits am ersten Betriebstag geht es dann weiter.

Homeland: Dazu beteiligen Sie sich auch am europäischen Forschungsprojekt SIAM (Security Impact Assessment Measures).

Oliver Wendt: Richtig. Wir kooperieren mit der TU Berlin in der Forschung im Bereich Sicherheitstechnik und begleiten diese. Zu den anderen Testanwendern dieses Projekts gehören der Ben-Gurion-Flughafen in Tel Aviv oder die U-Bahnen in Turin und London. Es gibt spannende Ansätze etwa für die bereits erwähnte Gepäcksicherheit oder die Frage, ob und wie man verdächtige Personen frühzeitig, also vor Betreten der Sicherheitszone, erkennen könnte.



Der 72 Meter hohe Tower der Deutschen Flugsicherung (DFS)

Erfolgreiches Netzwerk: ZMZ Einmalig in der Welt

Kooperation auf allen Ebenen und in alle Richtungen

Der Begriff Zivil-Militärische Zusammenarbeit (ZMZ, engl. Civil-Military Cooperation, CIMIC) beschreibt das Zusammenwirken von zivilen staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen bzw. Organisationen mit militärischen Einrichtungen. Die Teilkonzeption ZMZ der Bundeswehr regelt als Grundlagendokument die Zusammenarbeit im In- und Ausland (ZMZ/I und ZMZ/A). Sie spiegelt die veränderten sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen wieder, wie sie im Weißbuch der Bundeswehr 2006 zur deutschen Sicherheitspolitik formuliert wurden. Mit Peter Wilde, Leiter Lehrbereich Nationales/Internationales Krisenmanagement und ZMZ an der BBK-eigenen Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz (AKNZ) sprachen Dr. Nadine Seumenicht und Michael Zacher.

ZMZ umfasst alle Planungen, Vereinbarungen, Maßnahmen, Kräfte und Mittel, die die Beziehungen zwischen militärischen Dienststellen/Dienststellen der Territorialen Wehrverwaltung und zivilen und/oder militärischen Kräften/Behörden und der Zivilbevölkerung regeln, unterstützen, erleichtern oder fördern. Dazu gehören im Inland z. B. Versorgungsmaßnahmen für die Zivilbevölkerung und die Streitkräfte im Spannungs- oder Verteidigungsfall, die Beteiligung der Streitkräfte am Katastrophenschutz, insbesondere durch Unterstützung der zivilen Hilfsorganisationen bei Großschadensereignissen und Gefahrenlagen, sowie die Zusammenarbeit zwischen den Streitkräften und zivilen Behörden in den Bereichen Gesundheitswesen, Umweltschutz, Raumordnung, Infrastruktur und Kampfmittelbeseitigung. Hierbei gibt es keine Vorplanungen seitens der Bundeswehr, sondern jede Maßnahme wird – einzelfallbezogen – unter Berücksichtigung gesetzlicher Voraussetzungen geprüft und entschieden. Vorrangiges Ziel ist die Einbindung aller Akteure im Sinne einer effektiven organisatorischen, materiellen und personellen Ressourcensteuerung. Im Kontext internationaler Militäreinsätze dient die ZMZ/A z. B. dem Wiederaufbau zerstörter Strukturen durch Kooperation und Ausbildungsunterstützung. Der Wiederaufbau von Infrastrukturen stellt hier die Ausnahme dar und ist keine Aufgabe der Bundeswehr, sondern wird gegebenenfalls im Einzelfall entschieden. ZMZ/A (CIMIC) hat zum Ziel, die Akzeptanz militärischer Einsätze bei der Bevölkerung zu erhöhen und hierdurch einen Beitrag im Konzept der vernetzten Sicherheit zu leisten.

Zur Weiterentwicklung der ZMZ stehen Bund und Länder im regelmäßigen Erfahrungsaustausch. Das BBK kooperiert eng mit der Bundeswehr (Streitkräfteunterstützungskommando), insbesondere im Bereich der Ausbildung, bei Übungen und allgemeinen Fragen der ZMZ. An der Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz (AKNZ) werden jährlich zwischen 150 und 200 Reservisten im Aufgabenfeld ZMZ für die Kreis- und Bezirksverbindungskommandos (KVK und BVK) ausgebildet. Zudem bildet die AKNZ neben Entscheidungsträgern der zivilen Sicherheitsvorsorge aus allen Verwaltungsebenen ca. 200 aktive Soldaten im Jahr aus; die AKNZ ist die einzige zivile Bildungseinrichtung, die Seminare anbietet, die seitens der Bw genutzt werden, um Ausbildungs- und Tätigkeitsnachweise zu erteilen. Das heißt: Jeder im Bereich ZMZ eingesetzte Soldat muss die Seminare I und A besuchen, um entsprechend die Ausbildungsnachweise zu erhalten.

Präsident des BBK, Christoph Unger: "Hier werden diejenigen gemeinsam ausgebildet, die auch eine Krise oder Katastrophe gemeinsam bewältigen müssen."

Neben dem qualifizierten Seminarangebot eröffnet die AKNZ eine Plattform, auf der alle Akteure der Sicherheitsvorsorge zusammen kommen, ihre Erfahrungen austauschen und gemeinsam lernen können.

Homeland: Sehr geehrter Wilde, seit wann existiert die ZMZ und was war der Auslöser für diese Kooperation?

Wilde: Die Grundlage bildet der Artikel 35 unseres Grundgesetzes im Bereich Katastrophenhilfe [bis 1969/1972 "Gegenseiti-

ge Amtshilfe von Behörden" (Artikel 35, Satz 1 GG)], danach Definition auf Bundesgrenzschutz, Länderpolizei und Bw.

Artikel 35 Grundgesetz

(1) Alle Behörden des Bundes und der Länder leisten sich gegenseitig Rechts- und Amtshilfe.
(2) Zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung kann ein Land in Fällen von besonderer Bedeutung Kräfte und Einrichtungen des Bundesgrenzschutzes zur Unterstützung seiner Polizei anfordern, wenn die Polizei ohne diese Unterstützung eine Aufgabe nicht oder nur unter erheblichen Schwierigkeiten erfüllen könnte. Zur Hilfe bei einer Naturkatastrophe oder bei einem besonders schweren Unglücksfall kann ein Land Polizeikräfte anderer Länder, Kräfte und Einrichtungen anderer Verwaltungen sowie des Bundesgrenzschutzes und der Streitkräfte anfordern.
(3) Gefährdet die Naturkatastrophe oder der Unglücksfall das Gebiet mehr als eines Landes, so kann die Bundesregierung, soweit es zur wirksamen Bekämpfung erforderlich ist, den Landesregierungen die Weisung erteilen, Polizeikräfte anderen Ländern zur Verfügung zu stellen, sowie Einheiten des Bundesgrenzschutzes und der Streitkräfte zur Unterstützung der Polizeikräfte einsetzen.
Maßnahmen der Bundesregierung nach Satz 1 sind jederzeit auf Verlangen des Bundesrates, im Übrigen unverzüglich nach Beseitigung der Gefahr, aufzuheben.

Homeland: Inwieweit spielt die Flutkatastrophe 1962 in Hamburg eine Rolle?

Wilde: Aus heutiger Sicht hatte dies sicherlich einen Einfluss auf ZMZ im Sinne von "gegenseitiger Amtshilfe", zumal es sich dabei erstmals um eine Unterstützung durch die Bw in sehr großem Umfang handelte, der sehr viel Aufmerksamkeit erhielt. Bis zu Beginn der 1990er Jahre sah die Bw die ZMZ unter rein verteidigungsfallorientierten Aspekten. Mit prägend für die Neugestaltung der ZMZ waren sicherlich die politischen Veränderungen und die Naturkatastrophen in den 1990er Jahren, die letztendlich den Grundstein legten, die ZMZ neu zu gestalten.

Keine Einbahnstraße – Kooperation auf allen Ebenen und in alle Richtungen

Homeland: Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit grundsätzlich?

Wilde: Die Zusammenarbeit ist durchaus vielfältig – von gemeinsamen Besprechungen, über gegenseitige Beratungsleistung, Beteiligung bei Übungen bis hin zu Unterstützungsleistungen. Der eigentliche Einsatz zur Unterstützung mit Truppenteilen der Bw oder die Teilnahme an Übungen geschieht jedoch nur im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Bestimmungen. Sicherlich findet die Unterstützung durch die Bw, wie z. B. bei Flutkatastrophen, am meisten Beachtung in der Öffentlichkeit, aber die Zusammenarbeit umfasst mehr. Sie wurde mit der Indienststellung der Kreis- und Bezirksverbindungskommandos in den letzten Jahren gerade auf dem Gebiet der gegenseitigen Informationsaustausches sehr intensiviert.

Homeland: Welche Arten von Vorsorge- und Versorgungsmaßnahmen für die Zivilbevölkerung und die Streitkräfte werden getroffen?

Wilde: Das Treffen von Vorsorge- und Versorgungsmaßnahmen für die Bevölkerung bzw. der Katastrophenschutz ist Aufgabe der jeweiligen Bundesländer. Die Bw ist darin nicht involviert.

Homeland: Welche Arten von Gefahrenlagen werden vorbereitet bzw. beübt?

Wilde: Wichtig und zentrales Element ist es, das System der Zusammenarbeit zu üben und das in beide Richtungen. Dies wird ausgebildet und hierbei kommt es zu gemeinsamen Übungen.

Homeland: Die Teilkonzeption ZMZ der Bundeswehr (TK ZMZ Bw) regelt als Grundlagendokument ZMZ/I und ZMZ/A. Wann wurde sie entwickelt und von wem wurde sie gezeichnet? Inwiefern wird sie fortlaufend an die Gegebenheiten angepasst (Weißbuch der Bw 2009 zur deutschen Sicherheitspolitik)?

Die Bundeswehr arbeitet nur auf Anforderung

Wilde: Die Teilkonzeption 2007 bildet die entscheidende Grundlage. Sie wurde durch den Generalinspekteur der Bw gezeichnet, und sie wird fortwährend – auch gemäß dem Motto "Lessons learnt" – weiterentwickelt. Verantwortlich zeichnen hier das BMVg und das Streitkräfteunterstützungskommando ZMZBw/G9, das für die Weiterentwicklung zuständig ist.

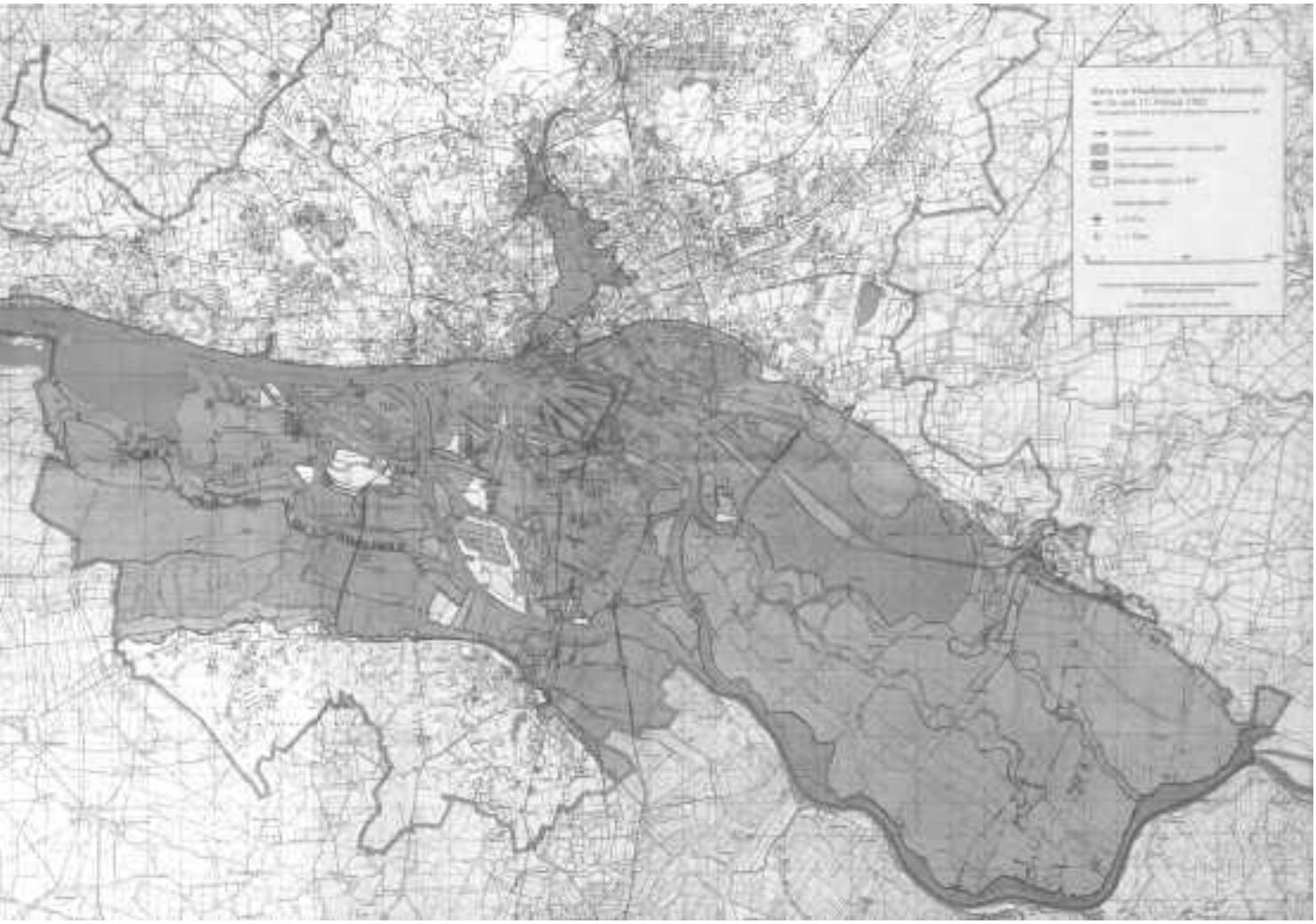
Homeland: Im Inland bezieht sich die ZMZ sowohl auf das Gebiet der klassischen Landesverteidigung als auch auf die subsidiäre Unterstützung in der Katastrophenhilfe. Welches vorrangige Ziel wird hierbei verfolgt?

Wilde: Für In- und Ausland gelten: Gestaltung und Verbesserung der zivil-militärischen Beziehungen; dabei informieren, beraten und unterstützen. Dies wiederum immer nur auf Anforderung. Beitragen zum Führungsprozess auf der zivilen Seite oder Mitwirkung, wenn es zum Einsatz

**Dr. Peer Rechenbach,
Freie und Hansestadt
Hamburg,
Behörde für
Inneres und Sport,
Bevölkerungsschutz**

Was haben wir gelernt? Sturmflut Hamburg 1962

50 Jahre danach



Lagekarte

In der Nacht vom 16. auf den 17. Februar 1962 wurde die gesamte Deutsche Nordseeküste von einer sehr schweren Sturmflut getroffen. Überall brachen Deiche und Menschen fanden in den Fluten den Tod. Eine Fläche von über 15.100 ha Land mit ca. 120.000 Bewohnern wurde überflutet, nachdem die Deiche innerhalb von drei Stunden an 60 Stellen brachen. Wichtige Verkehrswege und die Versorgung mit elektrischer Energie, Telefon, Trinkwasser und Gas waren unterbrochen. In Hamburg starben 312 Menschen. 20.000 Menschen mussten vorübergehend evakuiert werden und 5.000 Menschen benötigen neuen Wohnraum. Der damalige Polizeisenator Hamburgs und spätere Bundeskanzler Helmut Schmidt übernahm die Leitung aller Maßnahmen und bildete sofort einen ressortübergreifenden zentralen Katastrophenabwehrstab.

Letztendlich waren weit über 25.000 Hilfskräfte der Bw, der Streitkräfte aus den Vereinigten Staaten von Amerika, aus Großbritannien und Belgien, deutscher und ausländischer Hilfsorganisationen aus Dänemark und den Niederlanden, gewerblicher Unternehmen sowie einer Vielzahl spontaner freiwilliger Helferinnen und Helfer mit über 135 Hubschraubern, verschiedenen Booten, Tauch- und Pumpaggregaten und dgl. tagelang im Einsatz. Noch in der Nacht wurden 8.000 Menschen in Sicherheit gebracht. Davon wur-

nikationsverbindung zum Stab des Standortkommandanten und zum Gemeinsamen Melde- und Lagezentrum des Bundes und der Länder (GMLZ) gegeben ist. Auch die vorsorgliche Anforderung von Ressourcen der Bw bei zu erwartenden schweren Sturmfluten ist gängige Praxis. An der Deutschen Nordseeküste ist ein umfassendes Netzwerk von Pegelständen entstanden.

Bei zu erwartenden Sturmfluten stehen somit in Hamburg die Wasserstände entlang der Nordseeküste zur Verfügung und es kann beurteilt werden, welche Wasserstände in Hamburg zu erwarten sind und welche vorgeplanten Maßnahmen aufgerufen werden müssen. Aufgrund der Erfahrungen von 1962 wurde der Sturmflutwarndienst eingerichtet, der bei einer zu erwartenden Sturmflut kontinuierlich berechnet, mit welchem Wasserstand in Hamburg zu welchem Zeitpunkt zu rechnen ist. Die Abwehrmaßnahmen werden aufgrund dieser Prognose realisiert. Dabei sind den umzusetzenden Maßnahmen bestimmte Wasserstandstufen (0 bis 4) zugeordnet. Die erforderlichen Aktionen reichen vom Schließen einzelner Deichdurchlässe bis zur vorsorglichen Evakuierung von über 20.000 Menschen oder der vollständigen Räumung des Hafens.

Zusammenfassung

Katastrophen treten ein, weil mit dem eingetretenen Ausmaß nicht gerechnet wurde und keine oder nur unzureichende Vorbereitungen getroffen wurden. Dies führt zwangsläufig zu einer Überforderung aller beteiligten Akteure.

[Anmerkung d. Red.: Die ausführliche Zusammenfassung lesen Sie in der Printausgabe.]



Dr. Peer Rechenbach

Jahrgang 1952, geboren in Hamburg, Studium der Ingenieurwissenschaften im Fachbereich Elektrotechnik an der FH Hamburg und der Universität Hannover, danach berufliche Laufbahn bei der Feuerwehr in Karlsruhe. Auf Basis umfangreicher Erfahrungen in Braunschweig, Bremerhaven und Köln, 1983 Beitritt Feuerwehr Hamburg. 2004 Promotion an der TU Hamburg-Harburg. September 2007 Übernahme der Abteilung für Katastrophen-, Brand- und Bevölkerungsschutz in der Behörde für Inneres und Sport, Hamburg. Vorsitzender des Arbeitskreises "Feuerwehrangelegenheiten, Rettungswesen, Katastrophenschutz und zivile Verteidigung" der ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (AK V der IMK). Berufung in das Disaster Assessment and Coordination Team der Vereinten Nationen, High Level Coordinator im Mechanismus der EU zur Gefahrenabwehr in Großschadenfällen, Mitglied der Schutzkommission beim BMI.

Impressum

Chefredakteurin: Heike Barnitzke
Redaktionen Berlin – Bonn – Hemer
Herausgeberin: Dr. Nadine Seumenicht
Assistenz: Corinna Klaes
Ressort Polizei und Kriminalwissenschaften:
Robert F. J. Harnischmacher
Ressort Geschichte: Volker Hollmann
Ressort Bundeswehr:
Dr. Stefan Queisser, Fregattenkapitän d. R.
Ressort Politik: Joachim Zacher
Ressort Japan:
Professor Dr. Minoru Yokoyama
Ressort Wissenschaft: Dr. N. Seumenicht

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.

Druckauflage:
8.000 Exemplare
ISSN 1614-3523

Druck:
PRINTEC OFFSET >medienhaus>
Inh. Michael Faste e. K.
Ochshäuser Straße 45
D-34123 Kassel

Bildnachweis:
Titelbild: Staatsarchiv Hamburg

AirShield/Dieter Menne, Albert Ziegler, BAE Systems Hägglunds AB Schweden, Björn Rolle/Berliner Flughäfen, Boorberg Verlag, BORNACK, BMI, Bundesheer und Konrad, BwFuhrparkService, Daimler AG, Dirk Laubner/Berliner Flughäfen, Dr. Stefan Queisser, duisport rail beim DeCeTe-Terminal/duisport/Bild Nr.: 400/Bild: Felden, Reinhard, Ed. Züblin AG, Ernst Basler + Partner, Fraunhofer-Institut für Kurzzeitdynamik/ EMI, Gaston Mille™, GdP, General Dynamics European Land Systems, Günter Wicker/Photur/Berliner Flughäfen, THW/ Georgia Pfleiderer, GLIMTON The house magazine of the Hägglunds Group, HAVER-KAMP, Heike Barnitzke, Homeland Security, Intergraph Corp., Luftbild Ruhrorter Hafenteil/Juni 2005/duisport/Bild Nr.: 547/Bild: Hansa Luftbild, Marcus Mombauer, Marion Schmieding/Alexander Obst/Berliner Flughäfen MILIPOL, MIK NRW, Minoru Yokoyama, MWB Fahrzeugtechnik, OStFw Rainer Ladwein/KVK Bottrop, Philipp Münchmeyer, Polizei NRW, Rheinmetall AG, Rheinmetall MAN Military Vehicles (RMMV), RWE AG/Andreas Ebert, Schweizerische Bundesbahnen AG - SBB, Schwergutumschlag am Heavy Lift Terminal im Duisburger Außenhafen/duisport Februar 2010/Bild Nr.: 1018/Bild: Köppen, Abb. im Beitrag von Dr. Peer Rechenbach zur Flut von 1962 aus Staatsarchiv HH, Stadt Luzern, Stoof International Holding, Unternehmensarchiv der AUDI AG, Verlagsgruppe Hüthig Jehle Rehm, Vetter, WEW

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.