The PetArt-Foundation

(in Gründung)

Kurz-Portfolio -Stand Mai 2008

Deep Sea Search and Rescue S.A.R.

(vgl. IMO)

Flying Doctor Service

Damage Services

Disaster Control und Emergency Aid

(vgl. UNHCR, UNICEF, UNDRO, WFP, UNEP)

Oil Pollution Control

Drinkwater from Seawater

(vgl. WFP, UNPD, FAO)

High Safety Transport by sea – Environment Protection

(vgl. IAEA, UNDRO, UNEP)

Weitere umfassende Informationen finden Sie im Internet unter URL:

http://www.petart-foundation.org oder http://www.petart-foundation.eu

Index: Seite

Begrüßung 1
Warum eine neue Stiftung 2
Zur Person des designierten Stifters 5
Zweck der Stiftung 6
Anlass der Stiftung 9
Entwicklungsgeschichte des Projekts 10
Rechtsform und Politische Aspekte 10
Das S.A.R.- System 12
S.A.R. - Flugrettung 16
Organisation und Stabsmittel 21
Das Katastrophenschutz-System 26
Die fliegende Feuerwehr 24
Das weitere Lufttransport-Konzept 37
Oil Pollution Control 41
Der Fuhrpark 42
Spezialfahrzeuge 46
Das Stabssystem 54
Völkerrechtlicher Aspekt 58
Das Sicherheitskonzept 58
Das Konzept der robusten Sicherung..... 68
Das Trinkwasserprojekt - Entscheidungsvoraussetzungen.. 71
Das Trinkwasserprojekt im Detail 76
Innovation und Zweckwirtschaft 79
Die Finanzplattform 80
Der designierte Vorstand 84
Der Satzungsentwurf 85
Besonderer Urheberhinweis 95

Besonderer Urheberhinweis am Ende des Dokuments

HrsG: Jürgen Peters - PetArt - , 2008, Wilhelm-Bode-Str. 50, D-38106 Braunschweig

© Jürgen Peters 2008

Guten Tag,

sehr verehrte Damen und Herren.

Es ist mir ein Vergnügen, mich Ihnen bekannt zu machen. Mein Name ist Jürgen Peters, designierter Stifter der „PetArt-Foundation“ (in Gründung)

Nachfolgend stelle ich Ihnen das Projekt vor. Es besteht kein Zweifel daran, dass dieses Projekt einen bestehenden und zukünftigen Bedarf abdeckt auf eine wie ich meine elegante und politisch hervorragend umsetzbare Weise auf dem nationalen wie internationalen Parkett.

Zugleich besteht eine gesetzliche wie ethische Pflicht zur Hilfeleistung. Und sie entspricht der praktischen und ökonomischen Vernunft zur Vermeidung unnötiger Risiken und Kosten. Havarien auf See werden oft sehr teuer.

Zweck dieser Unternehmung ist der Schutz des Lebens auf See und unserer Lebensräume, also die wichtigste Maxime unserer Rechts- und Werteordnungen weltweit. Über 80 % der interkontinentalen Handels- und Versorgungsströme verlaufen über die Meere, auch lokal ist der Schiffsverkehr ein bestimmendes Element. Millionen Menschen leben und arbeiten auf See. Der Seeverkehr erfolgt teilweise termingebunden ohne Rücksicht auf das Wetter und andere Risiken. Volumen, Geschwindigkeiten und Schiffsgrößen haben zugenommen. Er wird in der Zukunft im Zuge der Weltentwicklungen noch ansteigen. Dabei befindet sich ein beachtlicher Teil der Welthandelsflotte in einem mangelhaften, damit risikobehafteten Zustand. Betrachtet man die Fälle der „Erika“, „Exxon Valdez“ und auch der „Pallas“ bleibt noch viel zu tun. Seit Beginn der Aufzeichnungen ist eine konstante Unfallrate von 3-5 % zu verzeichnen bei einem Flottenvolumen derzeit bis um ca. 80.000 Seeschiffen, wobei die Unfallschadensfolgen massiv angestiegen sind (Öl, Chemie, gefährliche Ladungen und Personenzahlen), in der Regel zu Kosten der Steuerbürger und der Umwelt. Dazu kommen die neuen Gefahren der internationalen Piraterie und der organisierten Kriminalität samt den neuen Gefahrenlagen seit dem 11. Sept. 2001.

Die Seenotrettung an den Küsten ist teilweise hervorragend organisiert und effektiv, andernorts so gut wie noch nicht vorhanden oder unzureichend ausgestattet. Die Rettung auf hoher See hängt wie zu Zeiten der Segelschiffszeit vornehmlich Zufall ab. Dort ist der Seemann und Passagier weitgehend allein auf sich selbst gestellt. Das will ich ändern, denn diese Vorgehensweise ist nicht mehr zeitgemäß und effektiv. Die heutige Seeunfall- und Schadensstruktur macht ein gewerbliches Alarmsystem weitgehend unwirtschaftlich. Darum wurde das einstmals bestehende bereits weitgehend aufgegeben. Wenn Schäden eintreten sind sie zumeist sehr massiv und erfordern „schweres Gerät“, das dann sehr schnell verfügbar sein muss, um schlimmeres zu verhüten. Es besteht Handlungsbedarf.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Peters

Warum eine neue Stiftung?

Die Zeiten haben sich geändert. Ebenso die Seefahrt. Nur eines nicht: Die Rettung auf hoher See ist weiterhin ein Zufallsprodukt.

Weltweit von nicht vorhanden bis im nationalen Küstenbereich hervorragend organisiert und ausgestattet gibt es Seenot-Systeme in verschiedenen Ausformungen, Organisationsformen und Einbindungen in staatliche Strukturen. Die Basis der Seenotsysteme sind vornehmlich privatrechtliche Vereine der Bürger, Stiftungen und staatliche Küstenwachsysteme. Seit Beginn der Seenotrettung im offenen Ruderboot ab Ende des 19. Jahrhunderts hat sich das System strukturell wenig verändert, wenngleich sich technisch große Veränderungen ergaben. Die Rettungsboote wurden motorisiert, aus Ruderbooten wurden hochmoderne Rettungskreuzer. Die Luftrettung durch zunächst militärische S.A.R.- Hubschrauber trat hinzu. Der „Seaking“ Hubschrauber ist das ultimative Symbol für die Luftrettung auf See. Die Schiffe werden größer und schneller, immer mehr Menschen arbeiten auf See, reisen dort und machen Urlaub. Die modernen Schiffe sind technisch immer weniger auf die Rettung auf hoher See eingerichtet, beginnend von der kleineren Besatzung als Helfer im Notfall bis zur rettungstechnischen Ausstattung. Sie ist mehr und mehr auf die ultimative Eigenrettung ausgelegt. Die Größe der modernen Schiffe macht schon die Anbordnahme von Hilfebedürftigen aus dem Wasser zu einem lebensgefährlichen Problem. Das Eigenrisiko der zivilen Retter nimmt dadurch ebenfalls zu. Das wirtschaftliche Problem im System der Terminfahrten durch die Abstellung zur Rettung kann einen Rettungseinsatz überproportional teuer machen zum Mißvergnügen der Reedereien und Transporteure. Die küstennahen Retter erreichen wiederum die hohe See nicht, und die Zahl der hochseefähigen Rettungsschiffe ist eng begrenzt. Der klassische Bergungsschlepper auf Alarmstation ist Geschichte, und die Geschwindigkeit der Rettungsschiffe liegt in der Regel um 18 – 20 Knoten Maximum. Ärztliche Versorgung auf See ist überwiegend rar. Noch immer ist der durchschnittliche Seemann auf die Künste der zuständigen Steuerleute, die Bordapotheke und die Funkberatung der Ärzte angewiesen. Die Behandlung akuter Notfälle und Unfälle an Bord insbesondere unter akuter Lebensbedrohung ist Glückssache und oft nicht möglich. Rettungsflug auf hoher See ist fast nicht gegeben.

Im Katastrophenfall zeigt sich aus den Schadensereignissen, dass die Küstenzonen besonders bedroht sind. Gerade der Fall New Orleans zeigt auf, wie tief diese Ereignisse ins Hinterland wirken. Die Hilfe von See her ist also ein Muß, eine Pflichtaufgabe. Diese kann wie wiederum wie die Praxis zeigt nur in einem durchorganisierten, speziell ausgerüstetem System erfolgen, das in der Lage ist, amphibisch tätig zu werden, die also Fähigkeiten analog einer militärischen Landeoperation entfalten und umsetzen können muss, um in der humanitären Hilfe erfolgreich zu sein. Das gleiche gilt bei weiträumigen Hilfeeinsätzen im Rahmen der Flüchtlingshilfe, der Hungerhilfe und anderen Hilfenotwendigkeiten. Hierbei ist ein ausgefeiltes Transportsystem entscheidend wesentlich, dass sich auch durch schwerstes Gelände und widrigste Bedingungen beißen kann.

Geschwindigkeit ist eine entscheidende Voraussetzung. Spätestens nach 3 Tagen nehmen die Totenzahlen, die Seuchengefahren und andere Risiken dramatisch zu. Die erste Hilfe sollte binnen 24 Stunden eingreifen können. Dazu gehört eine extrem schnelle weltweite Information, eine reaktionsschnelle weltweit vernetzte Organisation, ein extrem schnelles System und eine ebenso schnelle Logistik und Versorgung nicht nur der Betroffenen, sondern auch der eigenen Teams und Crews.

Mit dem 11. Sept. 2001 hat sich die Sicherheitslage in der Welt dramatisch verändert als sichtbares Signal einer laufenden globalen Entwicklung, die von folgenden Hauptproblemen gekennzeichnet ist:

- Die Menschheit nimmt an Zahl rapide zu. Jetzt sind wir 6,5 Milliarden Menschen, von denen weit über 50 % an den Küsten und in den Ballungsgebieten lebt. Diese Regionen sind durch den Klimawandel und die daraus zu erwartenden Anstiege der Meeresspiegel und Unwetterfolgen besonders gefährdet. In wenigen Jahrzehnten werden es 9 Milliarden Menschen sein, und die Bevölkerungsdichte der Ballungsräume wird noch erheblich zunehmen. Wie hoch die Meeresspiegel ansteigen werden ist noch offen, die Zahlen weichen extrem ab. Einige erwarten um 1 Meter, andere um 6 Meter. Inzwischen wird eine Zwischenabkühlung für ca. 10-15 Jahre erwartet. Würden die Polareiskappen massiv abschmelzen wäre ein Anstieg bis um 60 Meter zu erwarten. Was wirklich passieren wird weiß bisher keiner, abhängig auch von noch zu treffenden umweltpolitischen Entscheidungen. Diese Folgen werden teils massive Wanderungsbewegungen auslösen und politische Destabilisierungen ganzer Regionen mit sich bringen.

- Zur zwischenstaatlichen Bedrohungslage, die derzeit als reduziert gilt nach dem Ende des „Kalten Krieges“, hat sich neu eine internationalisierte Bedrohungslage gesellt, die als „asymmetrische Auseinandersetzung“ bekannt geworden ist. Sie ist geprägt von religiös-interkulturellen Konflikten, denen vor allem wirtschaftliche und Anerkennungs- und Zurücksetzungsprobleme zugrunde zu liegen scheinen. Gerade in gruppenorientierten Gesellschaften wird die demokratische Individualität als Bedrohung verstanden. Ein weiteres Problem sind Absolutheitsansprüche, auch unter Missbrauch der Religionen für Macht- und Territorialansprüche zur Instrumentalisierung vieler Menschen in Konfliktlagen. Aktuell kommen Hungerkonflikte hinzu durch die Entwicklung am Lebensmittelmarkt.

- Das derzeitige wirtschaftliche System der Trennung der Welt in Reich und Arm unter Demontage der die bürgerliche Zivilgesellschaft als Träger einer integralen Zivilgesellschaft schafft den Boden für neue Verteilungskämpfe. 2/3 der Weltbevölkerung sind vom Zugang zum Finanzmarkt, von ausreichender Bildung und beruflichen Chancen zum Aufstieg und eigenem Wohlstand ausgegrenzt und ausgeschlossen. Diese Zahlen werden aufgrund der Bevölkerungsanstiege trotz aller Entwicklungen gerade in den Schwellenländern und neuen Aufsteigern in Asien, Afrika und Südamerika vermutlich eher ansteigen. Schon jetzt ist eine Rennaissance der Stammes- und Clangesellschaften gerade in Afrika erkennbar einerseits als Rekultivierung der eigenen Identität wie auch als Anwendungsbewegung von den modernen wirtschaftlichen überwiegend hochkorrupten „modernen“ Regierungs- und Wirtschaftssystemen. Begleitet ist dieser Trend von einer verstärkten Hinwendung zur tradierten Gesellschaftsstruktur und Religion, als Summierung mehrerer Faktoren, die sich gegenseitig befördern. Aktuell bestimmen die rapide steigenden Lebensmittelpreise weitere Konfliktfelder.

- Die humanitäre Hilfe unter solchen Bedingungen ist neben der technischen Schwierigkeit auch ein besonderes Politikum insbesondere dann, wenn Helfer zugleich als anzugreifende Kombattanten angesehen werden oder in offene Verteilungskämpfe um Hilfsgüter und lokale Dominanzen und Besitzansprüche verwickelt werden und darin ggf. auch instrumentalisiert werden sollen.

- Weiteres Problem ist die Durchdringung dieser Strukturen durch die organisierte Kriminalität, Piraterie und den Terrorismus, was immer man aus welche Sicht darunter verstehen mag, da gibt es sehr verschiedene Auslegungen. Wie die aktuellen Vorfälle und Polizeimaßnahmen zeigen kommen hier regelmäßig Kriegswaffen zum Einsatz zum hier Leerlaufen des Kriegswaffenkontrollgesetzes auch mit Unterstützung des internationalen Waffenhandels selbst, der darin einen Markt hat.

Diese Fülle neuer Probleme überfordert die derzeitigen privaten Hilfeorganisationen teilweise doch sehr weit organisatorisch wie technisch, zumal diese auf die Finanzierung aus Spenden und Transportmittel Dritter, angewiesen sind, derzeit organisiert über das International Desaster Relief Team der UNO. Die Reaktionszeit beträgt zwischen 3 - 10 Tagen, zumal für die Hilfsmittel zunächst Spenden einzusammeln sind. Teilweise verschwinden solche Hilfsgelder auch in dubiosen Kanälen. Gerade Großereignisse zeigen die Grenzen dieser Systeme deutlich auf. Ohne nationale militärische Assistenz (technisch und personell) sind viele Hilfeschritte unmöglich. Viele Staaten haben jedoch auch diese Mittel nicht oder nicht ausreichend und in der für Rettungsmaßnahmen geeigneten Form, denn die Aufgaben des Militärs ist nicht die humanitäre Hilfe, sondern das Gegenteil. Darauf ist auch deren Technik optimiert. Vor allem Transport-, Verteilungs- und Sicherungsaufgaben fallen hier an.

Im Zuge vieler Auseinandersetzungen insbesondere mit kriminellem und terroristischem Hintergrund spielen die Regeln der Haager Landkriegsordnung, der Genfer Konvention und anderer Völkerrechtsabkommen zum Zivilschutz keine Rolle und Bedeutung mehr. Gerade zivile Angriffsziele mit dem Zweck hoher Verluste als Kampfziel gehören zu den neuen Formen der Auseinandersetzungen. Dabei werden auch Hilfsorganisationen angegriffen, werden Helfer als Geiseln genommen, verletzt, oder kommen zu Tode. Seenotretter werden potenzielle Angriffsziele, die in Hinterhalte gelockt werden in einigen Fällen.

Die humanitäre Hilfe und Rettung steht damit vor einer neuen Lage und Dimension, die eine hochorganisierte Professionalisierung, eine wirtschaftliche Eigenständigkeit als Völkerrechtssubjekt von Vorrang und eine massive technische Aufstockung über die bisherigen Ausrüstungen bedarf, um weiterhin effizient und erfolgreich zu sein. Dazu kommen Zweckdienstleistungen im Vorfeld, um Katastrophen bereits im Ansatz zu vermeiden. Das gilt insbesondere für technische und medizinische Hilfe auf See.

Das sind einige Gründe für die Stiftung zu deren Unverzichtbarkeit.

Das neue Problem ist der Hunger in der Welt. Die Nachfrage wächst, die Anbauflächen schrumpfen, Fremdnutzungen von Lebensmitteln für Biokraftstoffe, Viehfutter und Wirtschaftsspekulation mit Lebensmitteln sind zu verzeichnen. Der steigende Ölpreis verteuert Düngemittel, Pflanzenschutz und Transport. Es gibt erste Hungeraufstände, siehe der Fall Haiti, Kambodscha, Indonesien u.a.m. Besonders betroffen ist der Reis. Die Weltbank befürchtet Unruhen und Aufstände in 33 Staaten. Die Welternährungsorganisation muß teilweise die Hilfe wegen zu hoher Kosten einstellen, die Lager sind leer. Es fehlen mehrere hundert Millionen Dollar zur Finanzierung. Da die Ölbestände schrumpfen und sich rapide verteuern drohen weitere katastrophale Zustände noch unbekannten Ausmaßes. Siehe die Hubbert-Kurve und die „Peak Oil“ Theorien als einige unter vielen. Besonders betroffen sind die ohnehin armen Regionen der Welt, aber nicht nur diese.

Zur Person des designierten Stifters:

Geboren 1949, ist er von Beruf bildender Künstler. Als solches nach abgeschlossenem Universitätsstudium mit Hochschullehrberechtigung. Fachbereich Grafik und Malerei. Selbstständig als Unternehmen des freien Berufs sei 1982. Weiter vorhandene abgeschlossene Berufs- und Fachausbildungen als Goldschmied, Fotograf und Computergrafik-Fachmann. Hauptarbeitsfeld waren Projekttätigkeiten wie Theater- und Bühnenfotografie, Journalismus und Designaufgaben im Bereich Audio- und Multimediatechnik, auch als Mitentwickler zu Urheber- und Patentsachen (Miteigentümer/Eigentümer). Hieraus resultierte der Schaden, der dem Stiftungsprojekt zugrunde liegt und der dessen finanzwirtschaftliche Basis begründet. Es wurde durch die neue Technologie eine neue Kunstform der akustischen räumlichen „3-D“ Darstellung entwickelt gem. Expertise des Museums Cente Pompidou, Paris. Die näheren Details dazu sprengen hier den Rahmen. Der Stifter war hier als Designer, technischer und Systementwickler u.a. im Bühnenbetrieb (Tonmeister u.a.m.) tätig.

Daneben gab es eine „zweite Existenz“ und Leidenschaft, die im Bereich der Seefahrt. Sie begann mit dem Modellbau und entwickelte sich zur professionellen Schifffahrtshistorie und Schifffahrtsarchäologie. Im Sinne noch laufender Publikationsprojekte verbanden sich Kunst und Seefahrt zu einer „sinnvollen Autoren-Einheit“. Die professionelle Tätigkeit begann in der Zusammenarbeit mit der Stiftung Schifffahrtsmuseum Bremerhaven im Bereich der Erforschung der nordeuropäischen maritimen Vor- und Frühgeschichte, unter Klärung auch technischer Fragen zur Koggeforschung. Es ging z.B. um die Frage, wie steuert man solche Schiffe mit der frühgeschichtlichen Seitenrudertechnik. Das wurde im Feld erforscht und mit einer wissenschaftlichen Überraschung abgeschlossen. Es funktionierte anders als prognostiziert. Diese Arbeit gipfelte in der Tätigkeit als Fachbereichsleiter in der Landesausstellung Niedersachsen 1985 „Stadt im Wandel“, die Darstellung Nordeuropas zur Zeit der Hanse. Hier wurde eine Fülle neuer Erkenntnisse vorgestellt, den gesamten maritimen Bereich betreffend bis tief ins Binnenland hinein. Erstmals wurde die Bedeutung des Last- und Warentransports auf dem Wasser für die Gesamtentwicklung der Landschaften herausgearbeitet. Der Stifter war hier als Fachbereichsleiter, Berater und Förderer des Landesprojekts tätig.

In der weiteren Folge wurde die allgemeine Geschichte der Seeschifffahrt bearbeitet mit den Schwerpunkt Schlepp-, Bergungs- und Offshore-Schifffahrt Leitthema, beginnend in der Antike bis zu heutigen modernsten Stand. Im Bereich Schiffskonstruktion wurde alles durchgearbeitet vom Bau eines Einbaums über den Bau und die Konstruktion der historischen Segelschiffe bis hin zum modernsten Bergungsschlepper und Offshore-Multifunktionsschiff.

Dieses besondere Fachwissen ging vollumfänglich in die Stiftungsplanung ein.

Zweck der Stiftung:

Die PetArt-Foundation ist eine Stiftung, derzeit in Gründung, zum Zwecke der Sicherheit auf See und der Nothilfe im Katastrophenfall.

Vorgesehen ist die Schaffung neuer Hilfe- und Dienstleistungen sowie die Ausweitung und Verbesserung bestehender Notfalldienste.

Als Weltneuheit sollen diese Dienste weltweit unbegrenzt auf hoher See.erfolgen Die Rettungsfliegerei wird dazu auf die hohe See mitgenommen. Die Dienste der Stiftung sollen folgende Dienste umfassen:

- Search and Rescue S.A.R.
- Medizinischer Notfalldienst und „Flying Doctor“ Service
- Emergency Towing and Salvage
- Oil Pollution Control und Havarie-Ölbeseitigung
- Katastrophenhilfe, verbunden mit Hilfseinsätzen im Rahmen der Stiftungsmöglichkeiten u.a. in den Bereichen UNHCR, UNICEF, der Welthungerhilfe u.a.m.
- Dazu wollen wir Trinkwasser aus Seewasser herstellen, in mobilen Anlagen auf See.
- Als weiterer Bereich haben sich die Aufgaben Höchstsicherheitstransporte und Transportprotektion angeboten, die ins Programm aufgenommen wurden.

Ergänzend ist die Assistenz im Bereich der nationalen Hoheitsgebiete vorgesehen in besonderen Fällen, in der Rettungsfliegerei und dort, wo es keine ausreichenden Hilfesysteme gibt. Der Fall der Strandung des Frachters „Pallas“ vor Sylt (Nordsee) zeigt auf, wo die Grenzen der bisherigen Systeme liegen, und diese sind nicht wesentlich weiterentwickelt bisher.

In der Planungspraxis wurde die Nähe des S.A.R.-Systems zur weitergehenden Nothilfe offensichtlich. Es bot sich förmlich an, das System in den allgemeinen Bereich auszuweiten. Zugleich stellte sich auch die Nähe des Katastrophenschutzes zum Hochgefahrentransport ins Blickfeld der Planung, denn die Schadensfolgen daraus können außerordentlich werden. Es war also sehr naheliegend, hier die unmittelbare Anbindung zu sehen und die Basis zu einem Multifunktionssystem.

Die aktuellen Gefahrenlagen boten an, einen eigenen Sicherheitsdienst anzugliedern, optional und unter der Voraussetzung, eine völkerrechtliche Geschäftsgrundlage zu schaffen, die eine solche Maßnahme legitimiert.

Die Grenzen der bestehenden Systeme zeigen sich in den Finanzgrundlagen. Das stellt auch das Emergency Towing Vessel System ETV der Europäischen Union klar unter Beweis. Es stehen zwar wieder einige abrufbare Notfallschlepper zur Verfügung, deren Leistungsfähigkeit ist jedoch nicht über die bestehenden Rahmen hinaus gesteigert worden. Sie sind im EU-Küstenbereich tätig und reichen rechtlich wie weitgehend auch technisch **nicht** global auf die Ozeane hinaus.

Dazu ein Beispiel:

Unterstellt wird ein Seenotfall unter Unmöglichkeit der Hilfe von außen 2.000 Seemeilen weit ab draußen im Atlantik, nächstgelegene Alarmstation Brest (Frankreich). 22 Mann sind von einem Frachtschiff abzubergen, es gibt Verletzte aus Reparaturversuch und Wassereinbruch im Maschinenraum als Folge eines Rohr- und Ventilbruchs, das Schiff droht zu sinken. Also eine Standardsituation.

Version 1:

Der Bergungsschlepper des ETV-Systems läuft nach Hinzuziehung durch die Seenotleitstelle und Herstellung der Auslaufbereitschaft 5 Stunden nach der Alarmierung aus. Schlechtes Wetter erschwert die Fahrt zeitweise. Er benötigt ca. 4,5 Tage, um die Havarieposition zu erreichen. Das Schiff ist an ersten Tag gesunken. Die in die Rettungsinseln gegangene Besatzung ist um 50 Meilen vertrieben. Es dauert weitere Stunden, um die erste Insel mit 10 Mann zu finden, darunter zwei Verletzte, einer davon stirbt später an Bord des Schleppers an seinen Verletzungen. Die zweite Insel wird nicht gefunden und die Suche nach drei Tagen unter Luftunterstützung des US-Küstenwache ergebnislos abgebrochen. 12 Mann der Besatzung bleiben vermisst. Nach 12 Tagen kehrt der Schlepper nach Brest zurück. Nach Ablauf der gesetzlichen Fristen werden die Vermissten für tot erklärt.

Version 2:

Das Stiftungsschiff läuft alarmmässig binnen 30 Minuten unter Herstellung der Sofortflugbereitschaft mit Höchstfahrt aus. Es steht von Beginn an mit dem Havaristen in laufendem Kontakt und unterrichtet sich über Emergency-Com fortlaufend über die Lage auf dem Havaristen. Er erhält detaillierte Anweisungen zum weiteren Vorgehen, auch wann und wie das Schiff ggf. zu verlassen ist. Das Bergungsschiff errechnet anhand der ihm aus der Datenbank vorliegenden Havaristendaten die Lage und Sinkrate an Bord und peilt die Position des Havaristen fast metergenau ein unter Zuhilfenahme auch der Funk- und SARSAT-EPIRB-Daten sowie des AIS, soweit dieses dafür nutzbar ist. Diese Informationen werden dem Havaristen übermittelt und der Zeitraum festgelegt, wann das Schiff zu verlassen ist. Zugleich wird die mögliche Driftroute der Besatzung im Wasser berechnet und und der Driftweg des Havaristen geplottet. Das Schiff läuft mit Höchstfahrt weit über 40 Knoten. Nach ca. 35 Stunden Seereise werden die Hubschrauber gestartet, im Langstreckenrettungsflug mit Luftbetankung, nachdem festgestellt ist, das Schiff ist nicht zu halten und die Besatzung Anweisung erhielt, das Schiff zu verlassen. Das Schiff wie die Rettungsinseln im Wasser stehen zunächst via SARSAT weiter in der Ortung. Nach Erreichen der Radarreichweite wird nach Luft-Radarpeilung geflogen. Nach 4 Stunden Flugzeit erreicht der Einsatzhubschrauber die Havariestelle, das Schiff ist inzwischen gesunken, die Rettungsinseln treiben wie angeordnet zusammengebunden nahe der Untergangsstelle in der See.

In der Zwischenzeit läuft das Schiff mit maximaler Höchstfahrt der Untergangsstelle entgegen, während der Tankhubschrauber wieder gelandet ist, neu betankt wird und danach zur Luftbetankung erneut startet und dem Rettungshubschrauber entgegen fliegt. Dieser hat inzwischen in mehreren Anflügen unter Aufwinschen von je 3 Mann mit der überschweren Winde die Besatzung im Hubschrauber, der mitgeflogene Notarzt nimmt die Erstversorgung vor, die im Bord-Medecvac später fortgesetzt wird.

Auf dem Rückflug wird der nun zu 2/3 Gewicht beladene Rettungshubschrauber erneut in der Luft betankt. Nach ca. 44 Stunden ist die Besatzung wohlbehalten und wohlversorgt auf dem Rettungsschiff, dass nun mit wirtschaftlicher Marschfahrt zur Alarmstation zurück fährt.

Der Seenotfall ist mit Einlaufen Alarmstation Brest nach ca. 6,5 Tagen abgeschlossen. Die gesamte Besatzung wurde gerettet.

Version 3:

Da die Wetterlage es zulässt bleibt das Rettungsschiff zunächst stand by im Hafen, während das Rettungsflugboot startklar gemacht wird. Es wird entschieden, das Bergungs-Boardingteam mit Ausrüstung mit zu nehmen zum Versuch, das Schiff zu halten. Dazu dient eine Spezialausrüstung mit Werkzeug und Norm-Ersatzteilen, die schwimmfähig in Kleingebinden verpackt mit der Leine an Bord des Havaristen gemannt werden kann. Zur Ausrüstung gehören auch gepackte im Wasser automatisch aufblasende Zodiacs und eine Enterausrüstung. 2 Stunden nach Klärung der Ausgangslage startet das Flugboot und erreicht nach 6 Stunden den Havaristen. Es kann wassern und setzt die Teams zur Rettung und Bergung ab. Wäre eine Wasserung nicht möglich würden Teams und Ausrüstung aus der Luft im Niedrig-Langsamflug ins Wasser abgesetzt. Die Teams sind nach kurzer Zeit an Bord, während das Flugboot stand by bleibt und auf der See rollt bzw. den Havaristen umkreist. Nach Besichtigung des Bergungsteams wird entschieden, den Reparaturversuch zu wagen, dazu muss im gefluteten Maschinenraum getaucht werden. Die Reparatur gelingt, doch da kein Strom vorhanden ist kann der Maschinenraum nicht gelenzt werden, das Wasser steht jedoch. Es wird entschieden, die Mehrheit der Besatzung zu evakuieren. Sie wird ins Flugboot verladen und fliegt nach Brest. Ersatzweise bleibt sie an Bord, bis das Rettungsschiff eintrifft. Zurück bleiben der Kapitän, der Erste Offizier und zwei Ingenieure, sowie das Bergungsteam. Das Rettungsschiff ist inzwischen mit den Start des Flugbootes ausgelaufen und trifft nach 2,5 Tagen beim Havaristen ein. Während der Fahrt werden weitere Ausrüstung und mobile Pumpen an Bord geflogen. Das Lenzen beginnt. Während der Anfahrt wird der ETV-Schlepper bzw. der von der Reederei akzeptierte Bergungsschlepper abgerufen, dieser läuft ebenfalls aus. In der Zwischenzeit bis zu dessen Eintreffen nimmt das Rettungsschiff den Havaristen auf den Haken und schleppt ihn entgegen, bis der Bergungsschlepper den Havaristen übernimmt und zum Reparaturhafen weiter schleppt. Dort geht die Besatzung wieder an Bord. Die Bergungsleistung erfolge nach L.o.F. zur geteilten Leistung. Ohne dieses Vorgehen der Stiftung hätte der Bergungsschlepper hier keine Einnahme verbuchen können zu entsprechenden verlorenen Einsatzkosten, die im ETV-Fall zu Lasten auch der öffentlichen Kassen gehen.

Im Regelfall ist der Notrettereinsatz der Stiftung kostenfrei und wird aus dem Stiftungsetat bezahlt. Für die Bergungsleistung gelten die allgemeinen Bergungs- und Versicherungsregeln.

Diese Beispiele markieren den Unterschied und Wandel zwischen der derzeitigen Praxis und der Neuheit des Stiftungssystems.

Anlass das Stiftung

Die Möglichkeit zu diesem Stiftungsprojekt ergab sich aus dem Zufall eines exorbitanten Amts- und Staatshaftungsschadens in der Bundesrepublik Deutschland. Zugrunde liegt die deutsche Amtspraxis, Schäden aus Fehlsamkeiten im Amtsbereich grundsätzlich nicht entschädigen zu wollen zum Ehr- und Funktionsschutz der Behörden und sich Ausnahmen davon zur politischen gewillkürten Entscheidung auf den Einzelfall vorzubehalten. Diese deutsche Amtspraxis wurde vom Europäischen Gerichtshof mit Urteil vom 30.09.2003, AZ.: C-224/01 als in der Sache falsche Rechtsmeinung und unzulässiges Handeln und Unterlassen aufgehoben. Die Bundesrepublik Deutschland ist daran gebunden. Zu sehen ist diese Vorgehensweise vor dem Hintergrund der Haushaltsinteressen und der laufenden Haushaltskonsolidierung in der Bundesrepublik Deutschland. Das kommt auch in Bundestagsbeschlüssen zum SGB II (Hartz IV) zum Ausdruck, hier soziale Belastungen zum Zweck des Konsolidierungsvorranges zu beschließen. Zugleich bedeutet das eine nationale Übersteuerung der eigenen wie EU-Rechtsnormen ohne Rechtsgrundlage und Erlaubnis als „nationaler Sonderweg“ zur Willkürung auch des Völkerrechts aus deutschen innenpolitischen Haushaltsgründen. Damit fehlt dieser deutschen Vorgehensweise jegliche rechtliche und sonstige Grundlage.

Diese deutsche Amtspraxis hat aus einem ursprünglichen Bagatellschaden einen Großschaden entstehen lassen, vornehmlich durch unerlaubte Eingriffnahme in Urheber- und Patentsachen samt deren Nutzung und wirtschaftlichen Verwertung, die daraus erfolgreich unterbunden wurde zum Vorteil der Konkurrenz, die aus Nacherfindungen neue Welt-Industrienormen generierte zu marktbeherrschenden neuen Grundsatznormen im Audio- und Multimediabereich. Das führte zu den das Stiftungprojekt wirtschaftlich begründenden sehr bedeutenden Schadenssummen und Schadensersatzforderungen. Diese Summen sind zur gerichtlichen Bestätigung als Amtshaftungsschaden und Teiltiteln auf Teilbeträge unwidersprochen rechtskräftig, zusätzlich in der Gesamtforderung auch aus Rechtsmittelverzicht des Amtsschuldners und Präkludierung (Verstreichenlassen der Präklusionsfristen (1 Jahr Frist bis zur Rechtskraft nach Gesetz) ohne Rechtsmittel und Einreden). Diese Summen erlaubten die Teilnahme an Projektförderprogrammen nach FED, HSBC, EZB zu deren Spezialkonditionen. Die Weiterungen dazu ergaben den Hinweis auf damit verbundene Gemeinwohlpflichten zu Weltbanknormen. Dieser Gemeinwohlaufgabe entstammt das Stiftungsprojekt. Die aus diesen Finanzmarktmitteln resultierenden Weiterungsmöglichkeiten bestimmten in der nun folgenden Planung den Rahmen und das Volumen des Stiftungsprojekts.

Die Stiftung wurde vorgesehen, um die Kapitalsumme einerseits nach FED, HSBC und EZB sowie politisch rechtfertig- und umsetzbar zu machen, zweitens um ein international anerkanntes Projekt zu generieren, das völkerrechtlich verankert und institutionell zum Gemeinwohl bestimmt der öffentlichen Kontrolle geöffnet ist. Das als Resultat des Schadensvolumens wie als politischen und Rechtsgrund, weiteren parteipolitischen Widerstand gegen eine Entschädigung zum daraus erzwungenen Amtsvorteil zum Nachteil der eigenen Bürger im Keim zu ersticken.

Die Vorplanungen zum Projekt begannen im Jahre 2004, sie wurden konkretisiert und massiv erweitert ab 2005 nach Vorlage der endgerichtlichen Entscheidung der Vorlage des Amtshaftungsschadens.

Entwicklungsgeschichte des Projekts

Vorgesehen waren zunächst der S.A.R. Seenotdienst und der Flying Doctor Service durch die Bordfliegerei der Schiffe.

Mit den Bildern des Weihnachts-Tsunami 2004 und der Hurrikansaison 2005, Fall New Orleans, war sehr schnell klar, dass dieses Seenotrettungskonzept nahtlos in den allgemeinen Katastrophenschutz einmündet. Daher wurden resultierend aus diesen Erfahrungen und unter Würdigung der laufenden Klimawandelfolgen die Bereiche Katastrophenschutz und Katastrophenlogistik ins Programm aufgenommen. Dabei wurde von einem hohen Anteil von Flutereignissen jeder Art ausgegangen sowie von Versorgungsaufgaben in der Opfer- und Flüchtlingshilfe in großräumigen Einsatzoptionen in der Fläche sowie von hohen Betroffenenzahlen. Ergänzend kam die Geschwindigkeitsvorgabe der Nothilfe binnen 24 Stunden bis 3 Tagen hinzu zur Hilfeeffizienz, es war also ein Hochgeschwindigkeitssystem zu planen im Bereich Einsatz wie der nachfolgenden Versorgung und deren Logistik und des Transports. Auch wenn die Wissenschaft in der Klimasache ganz aktuell eine geringe Entwarnung gibt, steht fest, dass sich der Wandel wenn er verstärkt wieder einsetzt noch dramatischer und schneller verlaufen kann als bisher angenommen. **Schaut man auf die Zeit wären wir zu Beginn der neuen drohenden Phase mit dem Programm fertig, wenn der politische Widerstand nun aufgegeben würde.**

Mit den Ereignissen des 11. Sept. 2001 entstand eine neue Lage in der Welt sowie eine neue Qualität der interkulturellen, interkonfessionellen sowie der politisch-militärischen Auseinandersetzung. Zugleich entstand eine neue Lage zum Kriegswaffenkontrollrecht und der Risiko- und Gefährdungslage in den Bereichen organisierte Kriminalität und Terrorismus, die hier ein neues Bedrohungsprofil erwachsen ließen. Mit Blick darauf wie die neue Bedrohungsoption der Wegnahme von Schiffsladungen zum Missbrauch als Waffen mit größtmöglicher Wirkung (schmutzige Waffen und Massenwirkung) wurde im Zuge der Projektplanung diese neue Lage analysiert. Als besonders bedrohlich wurde diese neue Lage im Bereich der laufenden Castor-Transporte angesehen zur Gefahr aus Plutonium. Das auch als navigatorisch-nautisches Risiko. Insbesondere der aktuelle kostenminimierte Transport unter lediglich Teilversicherungswerten erschien dringend reformbedürftig. Dazu kam die Frage der Piraterie und deren Ausweitung unter Hinzunahme von Angriffen mit Kriegswaffen, denen die Seepolizei nicht gewachsen ist. Das wurde die Planungsgrundlage zum Sicherheitskonzept.

Rechtsform und Politische Aspekte

Diese sind eher schlicht und folgen den Völkerrechtspflichten.
An erster Stelle steht der Schutz des Lebens ohne Vorbehalt und damit untrennbar verbunden der Schutz unseres Lebensraums. Die Summe beider Prämissen bestimmt das Programm. Der weitere wesentliche Punkt ist die technische sowie politische Um- und Durchsetzbarkeit der Hilfeleistungen und deren Schutz vor Gefahren, Angriffen und Missbrauch.

Die Rechtsgrundlage ist die Rechtsform der Stiftung und daraus resultierend nach Aufgabenstellung die Rechtsform der nicht regierungsabhängigen Organisation (non gouvernmental organisation) NGO. Die Arbeit der Stiftung ruht auf der Basis der Internationalen Menschenrechtskonvention der UNO; Der Europäischen Menschenrechtskonvention EMRK; allen gleichartigen Konventionen der Staatenbünde und Völkerrechtsinstitutionen; dem Seerechtsübereinkommen der ereinten Nationen von 1982 „Vertrag von Montego Bay“; der Genfer Konvention;

der S.A.R.- Konvention der International Maritime Organisation der UNO „IMO“; sowie aller weiteren internationalen und nationalen Regel- und Gesetzeswerke zur Sicherheit des Seeverkehrs, des Umweltschutzes und der humanitären Hilfe. Dem fügen wir unsere Satzung und Struktur an als Fortentwicklung, Fortschreibung sowie als Gesetzes- und Vertragskonkretisierung. .

Wir schließen uns ausdrücklich nicht der politischen Meinung einzelner Interessengruppen an, die Menschheit im Sinne der Bevölkerungsregulierung zwangszubewirtschaften, zu katalogisieren und eine wie immer geartete bevölkerungspolitische Selektion und „Auslese“ zu betreiben unter Erinnerung an diesen Part der „Tiefenökologie“ von Arne Neass, an „Rassegesetze“ u.a.m. Wir lehnen es ebenso ab, uns als Hilfsorganisation insoweit politisch instrumentalisieren zu lassen, Politik durch humanitäre Hilfe zu unseren Kosten und Lasten zu ersetzen.

Wir verfolgen **keine** politischen Ideologien, Heilslehren, oder „Weltenformeln“. Wir sind offen für jedermann, der unsere konkrete Hilfe benötigt, egal welcher Nation, Religion, Hautfarbe, welcher politischen Meinung und sozialen Zugehörigkeit. Wenn wir gerufen werden und kommen erwarten wir nur eines: dass unsere technischen Spezifikationen, sachbezogenen Vorgaben und Weisungen respektiert und befolgt werden, politisch, behördlicherseits, wie in der Bevölkerung und an Bord der Schiffe. Die Durchführungshoheit des Einsatzes liegt stets bei uns, in Kooperation und Abstimmung mit jedem weiteren Dritten, und wir behalten uns den Abbruch einer laufenden Hilfe- und Schutzmaßnahme vor bzw. wir führen sie nicht durch, wenn wir offen bedroht und angegriffen werden während der Hilfeleistung, oder wenn diese als unerwünscht erklärt wird im konkreten Einzelfall. Die Haftung und Verantwortung liegen dann der Verursacherhaftung folgend – auch völkerrechtlich ggf. zur verweigerten Hilfeleistung bis Genozid/Völkermord – bei den Verursachern. Diese werden wir nicht aus der Haftung entlassen und entlasten.

Es mag Einzelne geben, die damit ein Problem haben könnten. Das ist deren Entscheidung, die sie vor dem eigenen Volk, den Betroffenen und der Weltöffentlichkeit zu vertreten haben. Jeder muss wissen, dass wir zwei Verantwortungen haben: Den Willen und daraus Verantwortungen, Menschen in Not zu helfen, und Verantwortung dem eigenen helfenden Personal und denen in unserer Obhut gegenüber. Hier haben wir Rechtsgüter- und humanitäre Abwägungen zu treffen zur Entscheidung, unter welchen Umständen wir unser Personal welchen Risiken aussetzen und ob es geboten und zweckmäßig ist, Hilfe ggf. einzustellen oder umzusetzen, bei Gefahr mit den erforderlichen Genehmigungen ggf. auch robust zur Hilfeerzwingung. Unser Personal wagt bei jedem schweren Einsatz das eigene Leben, um zu helfen. Das gilt es zu achten und zu respektieren von jedem. Das erwarten und das verlangen wir.

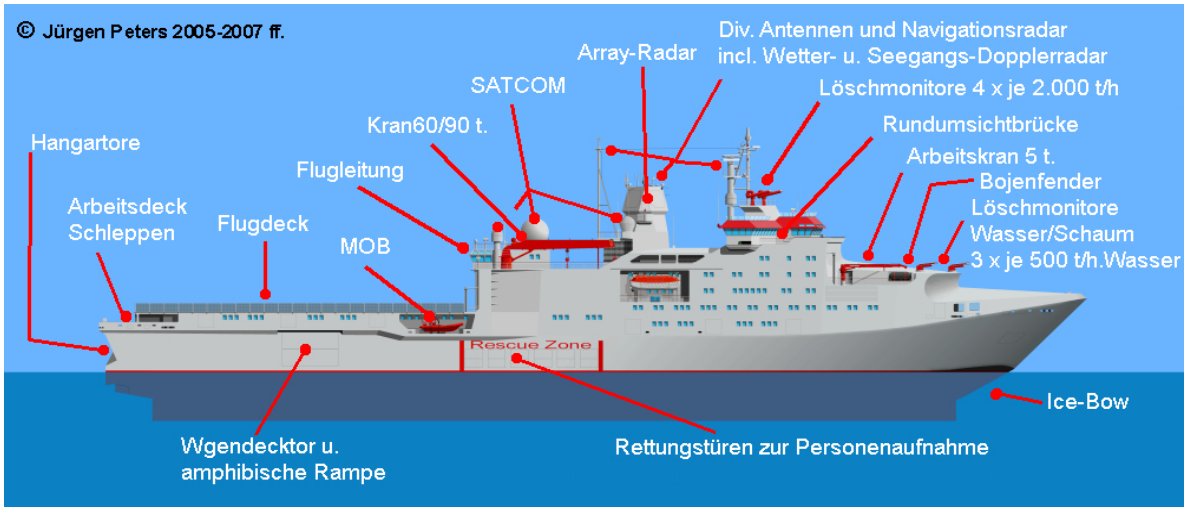
Die Hilfe in Not, der Schutz des Lebens, des eigenen Lebensraums, damit des eigenen Überlebens sind nationale, individuelle, parteipolitische und völkerrechtliche Generalpflichten zur Daseinsvorsorge und Gefahrenabwehr. Diese Pflichten sind unabdingbare absolute zivilisatorische Vorrangpflichten, deren Missachtung und Verweigerung schadensrechtliche Haftungspflichten bis strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen können. Diese Generalpflichten der menschlichen Zivilisation sind als ungeschriebene wie geschriebene Ur-Normen unabänder- und unverhandelbar. Wenn Hilfe und Verbesserungen - wie hier angeboten und umsetzbar - möglich sind müssen sie angenommen und umgesetzt werden als weitere unabdingbare Rechtspflicht. Das steht als Vorrangnorm gegen jede Opposition und jedes nationale fiskalische und politische Eigeninteresse.

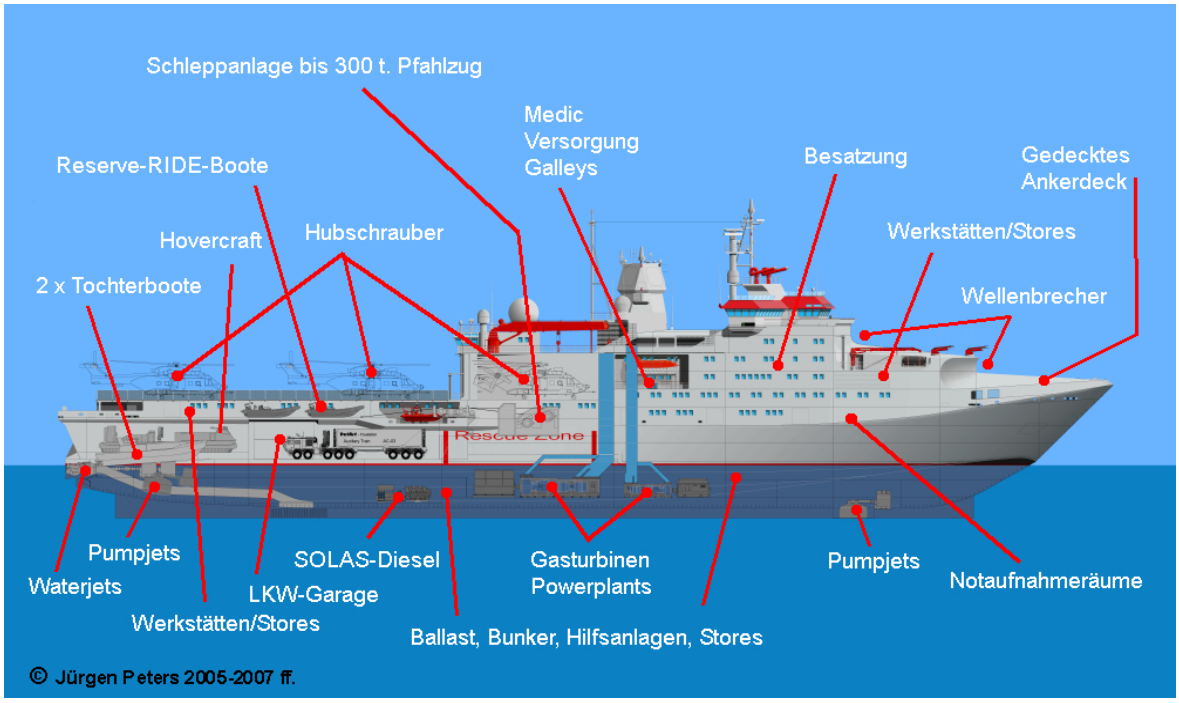
S.A.R System:

Vorgesehen sind Hochsee-Rettungsschiffe als Multifunktionsfahrzeuge.

Abmessungen: Länge: ca. 150,0 m, Breite ca, 30 m, Tiefgang ca. 6,5 m
Antrieb: Gasturbinen – GuD, Full Elektro Vessel, ca. 140.000 kW
Geschwindigkeit: > 40 Kn., geplant bis ca. 60 Kn.

Anmerkung: Die Waterjetanlage und das Unterwasserschiff wurden inzwischen fortentwickelt und weiter optimiert. Hier noch nicht gezeigt.





Vorgesehene Seeausdauer: 5-6 Tage bei Höchstfahrt, (bis ca. 8.000 SM)
bis ca. 60 Tage bei ökonomischer Marschfahrt

Weitere Ausstattung:
extreme Schwerwetterfähigkeit des Schiffs und aller Systeme.

Navigation und Einsatzleitung:
Integriertes Schiffsführungs- und Navigationssystem (redundant), zusätzliche Operationszentrale zur Einsatzleitung als Commander on Szene C.o.S. und Gesamteinsatzleitung; Zusatzwohnraum für Stabsgäste; Gruppen-, Stabs- und Führungsmittel;
X/S Band Radar (Navigation), l/n/x-Band Radar (Flugleitung, Langstrecken-Such und Navigationsergänzungsradar für Höchstgeschwindigkeitsfahren), Wetter- und Seegangs-Dopplerradar, COSPAS-SARSAT- Anbindung; Multiband-Funk (Seefunk, Flug- und Marinefunk), digitale Karten- und Radarintegration; versicherungs- und seeamtsfeste „Black-Box“ Einsatzprokollierung;

Rumpfkonzeption:
Deltaform-Halbgleiter mit spezieller Wasserfzuführung für die tieftauchenden Waterjets mit Hohlwellenmotor; Spiegelheck mit Abrisskante; neue Spezialform des Rahmenspantenbaus; „intelligentes“ strömungsoptimiertes Oberflächencoating; Mitverwendung von Elementen aus dem Bereich Swath- und CAT-System zur Verbesserung der Seefähigkeit in schwerem Wetter sowie als Gegenmaßnahme zum parametrischen Rollen; passive und aktive Schlingerdämpfung;
strukturverstärkte Leichtbauweise aus hochfesten Edelstählen; Leichtmetall- und Verbundwerkstoff-Kompositen, seeschlagfest bis über Seegangsklasse 30 + (30 Meter), Monsun-, Starkregen- und Durchtauchfest im Seegangs-Zitadellbetrieb. Sondergeschützte Maschinen- und Klimalufteintritte (Schutzhäuser, Wassersperren, Wasserabscheider/Filter und Schnellverschlüsse). Massiver Reserveauftriebskörper vorn mit gestaffelten Wellenbrechern und Grünwasserentfernung von Deck. Seeschlaggeschützte Brücke. Abgestimmter Ballastkiel (Dockkiel-Totholz)

Propulsion und Steuerung:
Modifizierte tieftauchende Waterjets und Pumpjets (Zusatzsteuerung und 3-D Selfpositioning sowie Manöver- und Take me Home Antrieb).

Manövrierfähigkeiten:
Neben den bekannten Fähigkeiten der Waterjet-Technik: sehr schnelles Aufstoppen und Anfahren; kontrolliertes sensorgesteuertes Anschleppen und Kontrolle der Schleppfahrt und Trossenbelastung; 360 ° Steuermatrix zum Manövrieren auf der Stelle und auf engstem Raum, Möglichkeit des Querversetzens und der Diagonalfahrt zum Steuerkurs (z.B. „Herumstellen“ um Hindernisse und schwere Brecher, Annäherungs- und Notmanöver am Havaristen und bei der Bergung aus der See, Manövrieren auf Revierfahrt und im Hafen);

Treibstoff:
Standard-Gasturbinentreibstoffe als Redundanz zum vorgesehenem Biokraftstoff (Lebensmittelqualität) (Schwerölklasse) zur ggf. Vorab-Aufbereitung als Turbinenkraftstoff an Bord. Vorgesehen ist ggf. selbstinitiierter und Vertragsanbau aus Nicht-Lebensmittelkonkurrenzquellen (vgl. Algen, Holz, Jatropa u.a.m.) , die auch zur Wiedernutzung von Brachen und als Sonderanbau in Bewässerungs- und Landrückgewinnungsprojekten u.a.m. gewonnen werden sollen, siehe dazu das Wasserkonzept. Nutzbar insbesondere Kraftstoffe neuer Generationen. Dies vor allem aus bunkertechnischen Gründen wie der Brand- und Havarieschutzklasse. Hochtoxische fossile Schweröle sind nicht mehr im Bordbetrieb vorgesehen.

Maschinenanlage:
Gasturbinen (Haupt- und Hilfsanlagen, ggf. Brennstoffzelle für Hafenbetrieb) Abgaswärme-Nachnutzung (GuD) für Zusatzleistung und technischen Bordbetrieb. Modular aufgebaut (Blockkraftwerke) mehrfach redundant zum Verbundbetrieb für Höchstfahrt, nach Leistungsstufenbedarf als Blockgruppen schaltbar.

Protektion:
Abgasführung unter Wasser zur Heißgaswirbelfreiheit des Flugdecks zum sicheren Flugbetrieb insbesondere bei schwerem Wetter.

Besonderer Leckschutz gegen Kollision, Grundberührung, allgemeinen Wassereinbruch sowie Trümmerschäden strukturell (ansprengfest), im Schiff. Kühlbar gekapselte Gasturbinen – mit erheblich geringerem Gewichts- und Raumvolumenbedarf als Dieselmotoren gleicher kW-Leistung. Nutzbarkeit der Leckschutzzellen auch als Bunker und Ballast ohne besondere Gas- und Explosionsgefahr. Daraus kann die Maschinenanlage auf der Tankdecke eines sequenziellen Dreifachbodens hoch aufgestellt werden. Die tief angeordneten Fahrmotoren sind als Hohlwellenmotoren wasserdicht/wassergeschützt ausgelegt zum Nassbetrieb bei Leckagen. Die Daten- und Strombusschienen sind ebenfalls wassergeschützt als Abschnittsblöcke ausgelegt zur Redundanz und einfachen Notüberbrückung. Wasserzugfähige Kabel sind durch Vollmetall-Steckbrücken in wasserdichten und Brandschutzschotten sektionsweise unterbrochen bzw. separat getunnelt und können bei Bedarf einfach fliegend über Deck gebrückt werden. Ein flutender Maschinenraum geht also erst dann außer Betrieb, wenn die Gasturbinen selbst abgestellt werden müssen. Die Lösch- und Lenzpumpen sind hoch aufgestellt mit ebenfalls hoch aufgestellten Hilfsantrieben und können mit hoher Förderleistung natürlich auch das eigene Schiff lenzen. Die Maschinen- und wesentlichen Aggregaträume sind mit Löschgas- und wassersparender Waterfog-Anlage ausgestattet. Sie können mittels Druckluft ausgedrückt sowie unter Druck stehend wachfrei gefahren werden. Waterfog-Löschanlage im ganzen Schiff.

Gas- und chemiedichter Zitadellbetrieb samt weiterer Protektion zur Arbeit in Gas, Rauch und hoher Strahlungshitze unter Verwendung hochhitzefester Verbund-Spezialglasscheiben (Spezial-Panzerglas) zur Arbeit auch in Brandlee. Dekontaminationsstation und Schleusenbetrieb. Getrennte Regelkreise von Klimaluft und Maschinenraumzuluft (Raumbelüftung). Gasturbinenzuluft extern mit Spezial- und Partikelfiltern. Sauerstoffeingenanlage zum kurzzeitigen Fahren in Brandqualm, Rauchgas und Chemieausgasungen im Vollverschlusszustand mit abgestellter Klimazuluft und Filterzuschaltung für die Turbinenzuluft.

Feuerlöscheinrichtung:
Firefighterklasse mit 4 x Monitoren je 2.000 t/h Wasser und 3 x bis 30 Meter Höhe ausfahrbare Monitore Wasser/Schaum; Hochdruck-Waterfoganlage kombiniert (dito mobil), Lösch- und Lenzpumpleistung bis 12.000 t/h Wasser;

Bergungskapazitäten:
Unterwasser-ROV und Tauchersystem zur Schadens- und Leckwehr;
Taucherdruckkammer;
Krankapazitäten bis 60/90 t je Kran;
umfangreiche Stores und Werkstätten.

Schleppanlage:
Schleppeinrichtung bis ca. 300 t. Zug am Pfahl, mit Friktionsanlage. Die Schleppwinde (Doubledrum-Waterfall bis 600 t Haltekraft und Kraftrolle mit Reservedraht) steht mittschiffs in einem besonderen Windenraum, die weitere Schlepp- und Friktionsanlage steht in einem Panzerschacht wetter- und korrosionsgeschützt unter dem Flugdeck. Das Achterdeck ist als wettergeschütztes Schleppdeck ausgelegt zur seeschlaggeschützten Arbeit an Draht, Ketten und sonstigem Geschirr. Tuggerwinden, Hievköpfe, Stopper, Spin-Tools, Karmoy Forks, Pins etc. und Klappkräne sowie mobiles Hebezeug sind vorhanden. Draht bis 92 mm Durchmesser und bis 2.500 m Länge. Unter dem Flugdeck befinden sich auch die Werkstatt und Stores für den Schlepp- und Bergungsbetrieb. Aufgrund der Antriebs- und Steueranlage (Wassertreckereigenschaften) kann die Trosse achtern auf der Panzer-Schleppreling mit Sternroller geschleppt und beigeholt werden. Dem Panzerschacht ist eine Leinenkoje mit Entwässerung und Trockenanlage zugeordnet. Im Schacht können bei schleppfreiem Betrieb sowie ggf. geschlossenen Wettertüren Drähte und Trossen trocken und geschützt mit Seilerbahnlänge gewartet und repariert werden

Flugbetrieb:
2 Hubschrauber in Doppelhangar. Bear-Trap Anlage. Bordflugleitung mit eigener Radarleitung und Fluglotsenbetrieb. Fliegendes Radar Relais vorgesehen zur Reichweitenverbesserung und zur hochfliegenden Notsender-Signalpeilung auf Langdistanz. Luftbetankung zum Langstreckenflug sowie Tandemflug zum Multifunktions-Einsatz ist vorgesehen. Das Landedeck ist für schwere Transporthubschrauber im Dualflugbetrieb ausgelegt und kann sowohl von schwereren Hubschraubern als den bordeigenen wie auch von Tragflüglern und den neuen Sky-cranes angeflogen und benutzt werden.

Zusatzausrüstungen:
2 hochseefähige Tochterboote; 1 Hovercraft; ein Fahrzeug- und Ladedeck, auch Notevakuierungs-Zusatzraum und Arbeitsraum; hochseefähige Ride-Boote und Express-Evakuierungstransportmittel, Wasserlinienpforten-Docksystem zur ggf. auch schwimmenden Anbordnahme von Menschen im Wasser und aus Booten und Rettungsinseln.

Evakuierungsraum bis mind. 500 Personen incl. Versorgung; Bordmedizin incl. Intensivoptionen. Zahnmedizin möglich. Weitere Notevakuierungsaufnahme vorgesehen mit Blick auf Expressräumung von Fähren und Passagierschiffen.

Tropen- und arktistauglich, Eisbrecherfähigkeiten.

Als Ausriss der neuen Fähigkeiten dieser Schiffe. Alle Flottenfahrzeuge haben adaptiv nach Aufgabe diese besonderen Fähigkeiten und Güte/Schutzklassen.

Sowohl von den Schiffen aus wie durch die Flugboote wird bei Bedarf das Flying Doctor System geflogen. Das gilt auch für Saisonbetrieb z.B. in der Hochseefischerei und in der Tourismussaison in entfernten Gebieten, wenn Schiffe auf Saisonstationen gehen bzw. in Saisongebiet Patrouille fahren. Das incl. Zahnmedizin.

S.A.R. Flugrettung

Zum Luftrettungeinsatz vorgesehen sind bordgestützte mittelschwere Transporthubschrauber und mit hoher Geschwindigkeit langstreckenfähige schwere Seenot-Flugboote. Hierbei handelt es sich mangels ziviler Alternativen um modifizierte Umrüstungen und Zivilversionen von Militär-Fluggerät.

Ergänzt wird der Einsatz um eine eigene landunabhängige Bordflugkeitung mit Weitbereichsradar und eigenen Seefluglotsen, die den Rettungsflug koordinieren und lenken. Diese Verfahren sind samt zugehöriger Radar- und Flugleitungstechnik in den militärischen Bordflugbetriebsleitungen bereits ausreichend in der Praxis erprobt und betriebssicher.

- Bei allen Modellen wie der gesamten Transportluftflotte sind folgende entscheidend wesentliche Elemente auch zur Flottenhomogenität bestimmend:

- einheitlich hohe Fluggeschwindigkeit und Reichweite auch mit Beladung;

- Große Ladekapazität;

- Bei der Lufttransportflotte interkontinentale Reichweite und Fähigkeit zu Start, Landung und Manövrieren ohne Schlepper auf Kurz- und unbefestigten Pisten incl. der Kurzstart- und Landefähigkeit „Sarajevo-Landung“ sowie Luftabsetzung von Personal, Ausrüstung und Gerät von der Heckrampe;

- Bei der S.A.R.-Flugrettung vollamphibische Eigenschaften sowie Wasserung und Start auch bei schon mäßig bewegter See sowie Absetzbarkeit von Personal und Ausrüstung aus der Luft in die See;

- Bei den S.A.R.- Hubschraubern ergänzende Fähigkeit zum Notwassern und Rollen auf der See sowie Absetzbarkeit von Personal und Ausrüstung aus der Heckklappe; Triebwerksredundanz zum Notflugbetrieb, ausreichende Bordelektrik zum Betrieb der elektrischen und elektronischen Anlagen (Radar, Avionic, Kommunikation, Windenmotor, Medecvac);

- Nacht-, Blind- und Schwerwetterflugeigenschaften und unterstützende Avionik;

- Standfestigkeit beim Hovern, mit Lastanhang und zum Rettungsflug bei Starkwind;

- Personalaufnahmekapazität bei Auslastung mit eigenem Personal und Medecvac an Bord;

- Fähigkeit zur Luftbetankung zum Langstreckenflug samt voller Zuladung,
- eigenes Hochleistungs-Bordradar im Flug- und Einsatzleitungsradarnetzwerk incl. SATCAM-Databus, sowie als Radar-Relaisstation;

- Aufnahmefähigkeit einer kompletten Standard-Schiffsbesatzung bis 25 Mann in einem Rettungsflug.

- Wesentlich ist die Fähigkeit der Maschinen, einzelne Schwimmer in der See zu orten und diese auch unter schwierigen Wetter- und Flugbedingungen aufzufinden, ggf. für andere Rettungseinheiten markieren oder an Bord nehmen zu können. Dazu sind erforderlich:

    - Radar- und Funkortung an Bord.

    - Suche mit FLIR und anderen Sensortechniken (Wärmebild, Infrarot, dazu akustische Sonar-Schallmessverfahren zur Ortung von Ereignissen unter Wasser oder zur Ortung durch das Wasser, Laserpointing, ausreichende Scheinwerferleistung);

    - punktgenau abwerfbare Rettungsmittel und Absetzung von Rettungstauchern ins Wasser.

Vorgesehene Modelle

Bordhubschrauber:

AgustaWestland EH 101 (Transport, S.A.R. - und Spezialversionen)

Reichweite: 750 nm (ca. 1.300 km) (Standard Fuel 4.260 kg.) - Flugzeit 6,8 h. Zusatztanks möglich, mit Luftbetankung unbegrenzt.

Geschwindigkeit: Cruise Speed 150 kn. (ca. 280 km/h, max. 167 kn. (ca. 320 km/h)

Ladefähigkeit: gesamt 32,8 cu m; Außenlast Ladehaken 4,5/5 t. Maximalzuladung 6 t. Befahrbare Heckrampe, Medecvac

Bergung: Vorgesehen Schwerlastwinde bis ca. 320 Kg, 90 m Lastseil mit Rettungskorb etc. pp.; Autohovern.

Start/Landung: Bear-Trap-Anlage mit Bodenradar und Laser-Distanzmessung auch zum Hovern und Niedrigflug über dem Wasser bei Seegang (Seegangsfolgeautomatik).

Besatzung: 2 Piloten; im Einsatz 1-3 Mission Operators; bis 30 Passagiere (bis ca. 16 liegend)

Vorgesehen ist dieser Typ als S.A.R.- Hubschrauber, zum Rettungseinsatz, als Transporthubschrauber im Bergungsfall, als fliegendes Medecvac im Flying Doctor System, als Feuerlöschhubschrauber und für allgemeine Transportaufgaben intern wie extern im Hilfeeinsatz jeder Art. Modular auch als Aufklärungs-, Überwachungs- und Sicherungshubschrauber im Sicherheits-Transportbetrieb, dann als Bordhubschrauber der Transportorganistion. Die Einrichtungen dafür sind modular aufgebaut und werden je nach Aufgabe an Bord genommen. Dazu kommen die Aufgaben als Aufklärer, Radar-Relaisstation, Lufttanker und bei Bedarf als Personaltransporter.

Hier zu sehen als Grundmodell

und als Lufttanker. Hier mit untergehängtem Treibstoffcontainer, dem das ausfahrbare Betankunsgsschlauchsystem mit Hochdruckpumpe angeschlossen ist. Der Tankoperator dirigiert den Vorgang dann durch die Heckklappe.

Im Gefahrenfall kann der Container abgeworfen werden. Da aufgetankte Systeme ausgetauscht werden ist ein schneller Umlauf vorgegeben. Der Tanker kann sich in weiterer Zusatzbetankung aus einem Austauschtank im Laderaum oder dem Container zum Langstreckenflug mit voller Beladung selbst versorgen und damit die eigene Reichweite verlängern. Wichtig für uns ist, die lange Strecke nicht nur mit 1/3 Beladung oder im Überführungsflug, also leer zu fliegen, sondern mit Zuladung bis 2/3 (eine Schiffsbesatzung = ca. bis 2.000 kg / 25 Mann und eigene Ausrüstung und Personal).

Geht man von einer Reichweite beladen 900 km aus, verlängert eine Zwischenbetankung die Reichweite um das Doppelte. Da in der Regel zwei Zwischenbetankungen geflogen werden können (1 x Hinflug, 1 x Aufnahme auf dem Rückflug) und eine Strecke weitgehend unbeladen geflogen wird, zumal während der Flugzeit das Schiff nachfährt, kann von einer effektiven Einsatzreichweite bis um mind1.500 km ausgegangen werden in einer Anflugzeit um 5,5 Stunden. Als Schiffsstrecke wären das bei einer Marschfahrt von 18 Knoten (klassischer Seeschlepper) ca. 83 Stunden oder ca. 3,5 Tage. Bei maximaler Einsatzfahrt der Flottenschiffe ca. 27 Std. oder 1,2 Tage, um die sich die Zeit verkürzen läßt. Bei schwerem Wetter können auch die Stiftungsschiffe die Maximalgeschwindigkeit nicht voll ausfahren und sind auf Seegangsgeschwindigkeit (um 30 Kn.) oder weniger reduziert wie dann auch der Schlepper (dann deutlich unter 18 Kn.).

An dieser Stelle noch eine interessante Rechnung:

Bezogen auf den angenommenen Seenotfall 2.000 nm im Atlantik:

Der Bergungsschlepper fährt mit voller Kraft, ca. 18 Kn., und verbraucht ca. 90 t. Treibstoff je Tag. Er braucht für die Strecke ca. 4,5 Tage, ist einen Tag vor Ort und fährt die Strecke mit gleicher Geschwindigkeit zurück. Er verbraucht dabei ca. 900 t. Treibstoff. Ganz neue Schlepper kommen mit ab ca. 60 t. aus, wenn sie nicht mehr als 85 % der Leistung fahren.

Das Stiftungsschiff fährt ca. 1.100 nm bis zum Hubschrauberstart und weitere ca. 8 Stunden bis zur Wiederaufnahme des Hubschraubers mit Höchstfahrt. Das sind ca. 1.550 nm in dann ca. 28 St. oder ca. 1,2 Tagen. In dieser Zeit werden je Tag ca. 550 t. Treibstoff verbraucht, also ca. 660 t. insgesamt. Für die Rückfahrt bei Marschfahrt ca. 20 kn. Werden je Tag ca. 45 t. benötigt. Die Rückfahrt dauert ca. 3,2 Tage. Das ergibt einen Gesamtverbrauch von ca. 804 t. Dazu kommen ca. 15 t. Kerosin für die Hubschrauber. Obwohl mit einem zeitweisen Maximalverbrauch bis mind. 550 t/Tag Bunker gefahren wird ist die Gesamtverbrauchsbilanz dennoch ausgeglichen bis günstiger. Dabei hat sich die Rettungszeit von 4,5-5 Tagen auf ca. 1.6 Tage verkürzt, die Gesamteinsatzzeit von 10 Tagen auf ca. 5 Tage. Die Überlebenswahrscheinlichkeit der zu Rettenden ist damit um mehr als 100 % angestiegen. Die gleiche Zeitspanne kann darüber entscheiden, ob ein Havarist sinkt oder ober er noch gehalten und geborgen werden kann, mit Bezug auch auf die Umweltschäden, die daraus erfolgen können.

Muss das Schiff langsam fahren in schwerem Wetter bei einer mittleren Fahrt von 25 Kn und Seegangsgeschwindigkeit (um 30 Kn.) ergibt sich folgende Rechnung: Es braucht für die Anfahrt ca. 2,5 Tage zuzüglich Flug bei einem dann reduzierten Tagesverbrauch auf ca. 180 t./Tag, also ca. 450 t. Insgesamt. Dazu kommt die Rückfahrt zu einem Gesamtverbrauch um ca. 600 t. zuzüglich ca. 15 t. Kerosin. Der Rettungseinsatz dauert dann ca. 3 Tage, die Gesamteinsatzzeit ca. 6,5 Tage.

Dem stünde gegenüber, dass der Schlepper mit ebenfalls reduzierter Fahrt auf ca. 14 Knoten mittlere Geschwindigkeit fährt bei daraus reduziertem Verbrauch auf ca. 65 t./Tag. Er würde dann ca. 6 Tage zum Havaristen benötigen, bei 1,5 Tagen im Einsatzgebiet samt ca. 6 Tagen Rückfahrt, gesamt ca. 13,5 Tage bei einem Gesamtverbrauch um ca. 877 t. Treibstoff.

Der „Kraftansatz“ der Stiftung rettet damit nicht nur Leben und Schiffe, er ist auch noch in einem Hauptkostenfaktor, dem Treibstoffverbrauch, trotz sehr hohem Ansatz des punktuellen Tagesverbrauchs bei Maximalfahrt gleich bis günstiger unter mindestens Halbierung der Rettungszeit und der gesamten Einsatzdauer. Entscheidend sind die Bunkerkosten je Tonne, also die Treibstoffarten und deren Preise. Hier konkurriert Schweröl (Bunker C) (Schlepper) mit Marinediesel oder speziellen Biokraftstoff eigener Generierung (Selbstkosten). Noch extremer wird diese Rechnung, wenn das Flugboot zum Einsatz kommt.

Es benötigt für die Distanz von 2.000 nm ca. 3 Stunden Flugzeit. Je nach Lage und Bereitschaftsstand kann es binnen 5-6 Stunden beim Havaristen sein, mit Aufnahme der zu Rettenden kann der Einsatz nach ca. 12-15 Stunden abgeschlossen sein, bei einem Treibstoffverbrauch von ca. 7-8 t. Kerosin.

S.A.R. - Flugboot

Vorgesehen sind Flugboote im Rettungsprogramm. Derzeit gibt es weltweit nur diesen einzigen Typ in der für uns attraktiven Leistungsklasse: die

Beriev A-42 PE Search and Rescue Amphibian

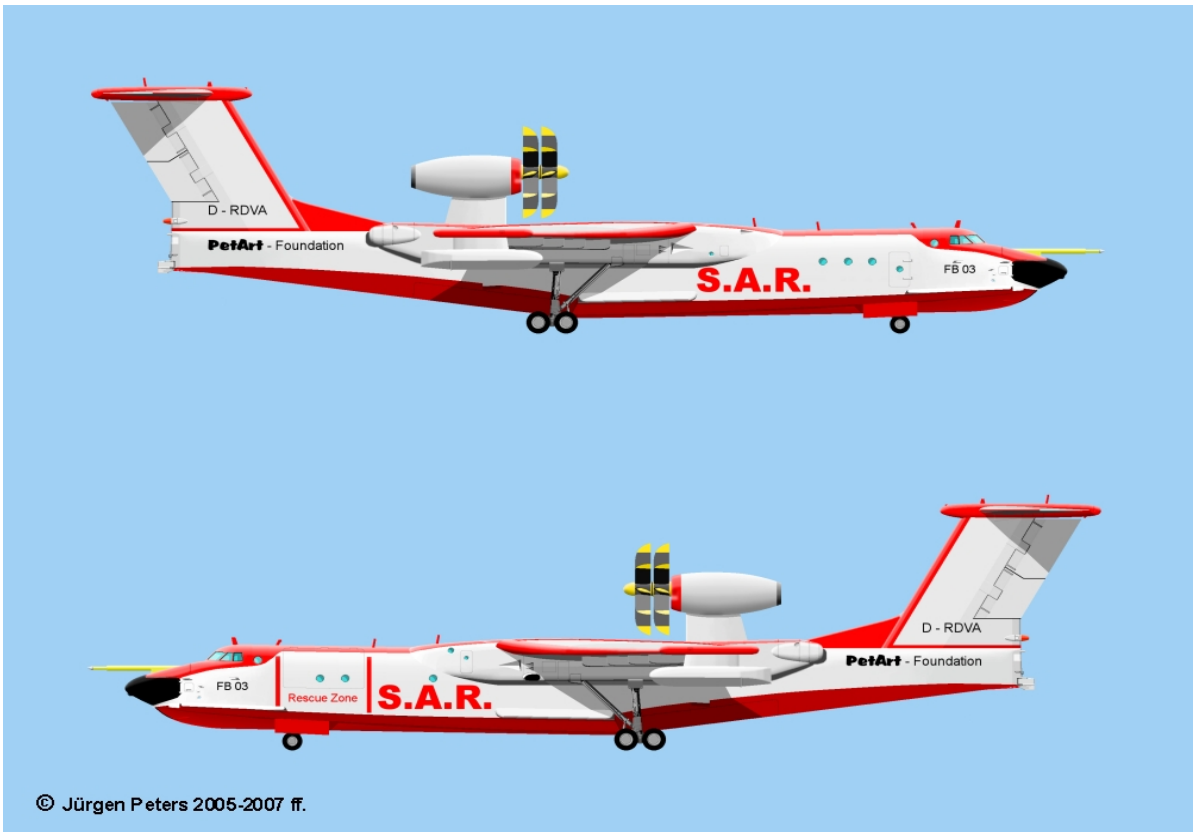
Reichweite: 11.500 km, Flugzeit bis 12 h, luftbetankbar unbegrenzt

Geschwindigkeit: Cruise Speed: 650-710 km/h, Maximum 770 km/h Langsamflugfähigkeit (Turboprop) (Startbooster zum Wasserstart) Suchflughöhe 100-200 m, Ortungs-Gipfelhöhe 12.000 m (Radar u.a.m.)

Wasserung: Bis Wind Beaufort 4-5, Seegang Höhe 2 m

Ladefähigkeit: Bis 8,5 t. Standard. Luftabsetzung durch Bodenschacht von ca. 6 m Länge (ehem. Torpedoschacht)

Besatzung: 2 Piloten, 1 Bordingenieur/Navigator, 2-4 Mission Operators, bis 72 Passagiere



Zur Anpassung an das Stiftungsprogramm ggf. sind Modifikationen der Avionik, Ortung und Kommunikation vorgesehen sowie ggf. der Triebwerke und der allgemeinen Rettungsausrüstung. Ebenfalls neue Rettungstüren zur Personenbergung aus dem Wasser und Absetzung von Ausrüstung und Personal beim Rollen auf der See.

Organisation und Stabsmittel

Ein Projekt wie dieses bedarf einer umfassenden Organisation sowie einer weltweit vernetzten Einsatzleitung und eines globalen Alarmsystems. Ferner einer umfassenden Analyse und einer vorbereitenden wissenschaftlich fundierten Lagesimulation und Einsatzschemaplanung unter Einbindung der Erfahrung der Praktiker und der Fachwissenschaften.

Entscheidend wesentlich für den Stiftungsbetrieb und den Einsatzerfolg sind der Ausbildungs- und Trainingsstand, die Fachkompetenz und die positive Motivation des Stiftungspersonals. Dazu gehören auch die fachliche und persönliche wie Familienfürsorge als Arbeitgeber sowie eine motivierende der hohen Qualifikation und dem Einsatzrisiko angemessene Bezahlung, soziale Versorgung und Arbeitsplatzsicherheit. Dem „Betriebsklima“ kommt ein herausragender Rang zu mit Blick darauf, ein auf Leben und Tod zusammenarbeitendes Team herausragender Spezialisten und Universalisten von Rang zu organisieren und zu führen. Die Menschen tragen das Projekt.

Das Personal ist speziell für den Stiftungsbedarf auszubilden und zu trainieren. Hierzu sind eigene erfahrene Fachtrainer ebenso nötig wie das Training bei dafür im Detail besonders prädestinierten Drittpartnern mit besonderen Erfahrungsspektren. Das wiederum wird zu Spezialzertifizierungen der Stiftung führen, die auch für Dritte gelten, die im Zuge der kooperativen Zusammenarbeit mit anderen Organisationen und staatlichen Institutionen mit und unter dem Dach der Stiftung arbeiten werden. Die Stiftung wird diesem Personal ermöglichen, die entsprechenden Zulassungen zu erwerben. Praktisches Beispiele: Zusatzschulungen für Stabspersonal, Nautiker und Piloten, KFZ-Fahrer, Konvoipersonal sowie für Techniker und Feuerwehrleute.

Diesem Personal ist das technologisch jeweils beste am Markt verfügbare Handwerkszeug und Material an die Hand zugeben. Dabei ist die Effizienz und Sicherheit entscheidend. Die Neu- und Weiterentwicklung von Systemtechnologie alterniert hier mit der Verwendung bereits eingeführter erprobter und sicherer Technologien, Systeme und Gerätschaften. Das auch aus Gründen der Systemökonomie. Ausschlaggebend dafür sind Effizienz, Sicherheit; zu wirtschaftlichen Beschaffungs-, Betriebs-, Verbrauchs- und Ersatzkosten. Dabei ist immer zu bedenken, dass der wirtschaftlichen Kostenrechnung das Risiko auf Leib und Leben samt dem entsprechenden Haftungsrisiko gegenüber steht und der Zweck der Investitionen und Kosten der vorrangige Schutz von Leib und Leben ist. Aus diesem Grund wird die Stiftung ja auch als gemeinwohlverpflichtetes und nicht auf wirtschaftlichen Gewinn verpflichtetes Unternehmen geführt. Diese Form schließt dennoch einen wirtschaftlich optimierten Umgang mit diesem Aufgabenkomplex keineswegs aus. Die Stiftungsmittel sind nicht zu verschwenden. Diesem Ziel trägt z.B. eine hohe Systemintegration, eine Systemnormierung und eine interdisziplinäre Technikstandarisierung Rechnung. Das beginnt bei der Konstruktionsplanung der Flotte und endet noch nicht beim Schraubenschlüsselset im Werkzeugkasten.

Die Stiftung wird in diesem Sinne ein „Brainpool“ für neue Sicherheits- und Rettungstechnik werden sowie für neue weiterführende Strukturanalysen, Techniken und Verfahren, die weit über die Stiftung hinaus ragen werden in die allgemeine Wirtschaft und Gesellschaft hinein.

Zur Organisation sieht das Konzept im Detail folgendes vor:

Eine Verwaltungszentrale, Sitz noch offen.

Ein Master-Alert-Center (MAC).

Hier werden alle Netzwerke zusammengebunden. Eng angebunden an das COSPAS-SARSAT-System. Hier bietet sich die Anbindung an die Mission Control Centres (MCCs) an, mit Blick auf eines der Haupteinsatzgebiete das FMCC mit der Bodenstation (LUT) Toulouse (Frankreich).

Lokale Alarm-Schnittstellen

kleine mobile Einheiten an den Standorten der Alarm- und Seestationen der Einsatzschiffe und politisch-diplomatische Schnittstellen zu den jeweiligen Landesbehörden. Diese regeln sich nach Bedarf und auch politischer Lage. Es sind Master-Alert Stations (**MAS**) vorgesehen mit festen Plätzen sowie Ausweich-Reserve Stationen (**ARS**) und Saisonstations (**SAS**).

Beispiele:

- Typische **MAS** wären: Cuxhaven/Seestation Helgoland (Deutschland); Brest, Marseille (Frankreich); Dover , Gibraltar (Großbritannien); Hoeck van Holland/Rotterdam (Niederlande), Tallin (Estland); Göteborg (Schweden); La Coruna, Las Palmas (Spanien); Miami, New Orleans, New York, Halifax, San Francisco, Seattle (USA); Panama (Panama); Kapstadt (Südafrika), Port Said, Suez (Ägypten); Malta (Malta), Dar Es Salaam (Tansania); Jeddah (Saudi Arabien); Wellington (Neuseeland); Perth, Sydney, Darwin (Australien); Noumea (Neukaledonien); Port Moresby (Borneo); Jakarta (Indonesiien), Georgetown (Malaysia); Singapore (Singapore); Hong Kong, Shanghai (China); Shimonoseki, Yokohama/Tokyo (Japan), Pusan (Süd-Korea); Bangkok/Rayon (Ko Samui, Ko Phuket) Thailand); Colombo (Sri Lanka); Calcutta, Madras, Mumbai, Mangalore (Indien); Dubai (VAE) als Ausriss.

- Typische **SAS** wären: Reyjkjavik (Island); Ushuaia (Argentinien); Anchorage und Nebenstationen wie Valdez, (Alaska/USA).

- Mit – wo vorhanden – Anbindung an die lokalen MCCs. Unterstützt von diplomatischen Corps der Stiftung als Verbindungsdiplomaten. Sub-Master-MCCs in diesem Netzwerk wären: ASMCC Cape Town (Südafrika); AUMCC Canberra (Australien); SIMCC Singapore (Singapore); THMCC Bangkok (Thailand); HKMCC Hong Kong (China); JAMCC Tokyo (Japan); IDMCC Jakarta (Indonesien); TAMCC Taipeh (ITDC); INMCC Bangalore (Indien); SAMCC Jeddah (Saudi Arabien); NIMCC Abuja (Nigeria); TRMCC Ankara (Türkei); GRMCC Athen (Griechenland); ITMCC Bari (Italien); SPMCC Maspalomas (Spanien), als Ausrisse

Dazu kämen die Schiffsstationen der Einsatzschiffe selbst als autonome Units, die direkt via InterCom, Internet, SATCOM u.a.m. mit dem MAC, dem MAS und SAS sowie den MCCs zu Echtzeitinformation (wie alle anderen Units) vernetzt werden.

Vorgesehen sind zwei ergänzende mobile MACs, die Commander-Schiffe.

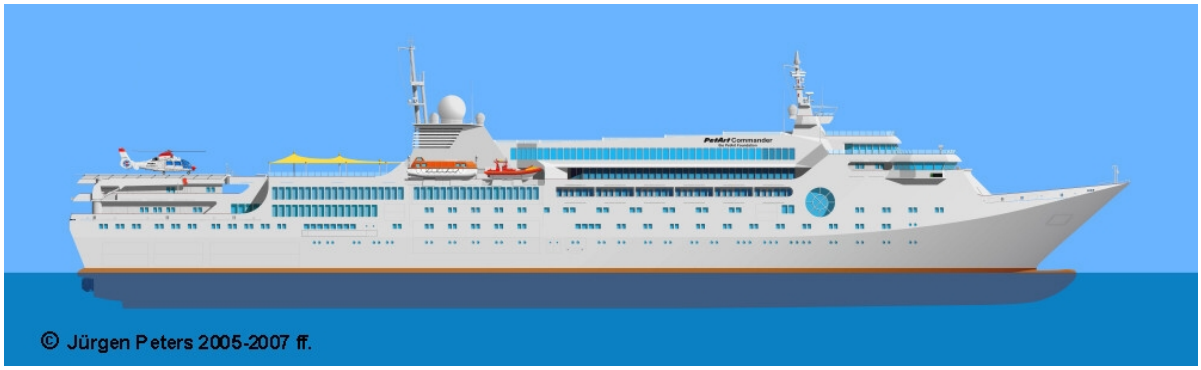
Diese Multifunktionsschiffe sind als MACs und Master-OPZ bei Großereignissen tätig, wenn der Einsatz extern der Einsatzschiffskommandos vor Ort koordiniert und geführt wird. Das ist z.B. bei großen Flutereignissen mit Großflächenwirkung und vielen verschiedenen Einsatzkräften mit Einbindung insbesondere nationaler Behörden, anderen Hilfsorganisationen, Emergenten Organisations-Netzwerken (EMONs) und Walk-in Volunteers vor Ort der Fall.

In der einsatzfreien Zeit sind sie in Public-Relationsship-Aufgaben unterwegs. Außerdem haben sie Medien- und Fernsehstudios an Bord und liefern die Einsatzberichterstattung und Amtsdokumentation, und sie begleiten die Einsätze wissenschaftlich in der Ereignisanalyse und Folgenerforschung und ggf. Vermessung. Dazu sind Spezialmittel und Tieftauchboote an Bord.

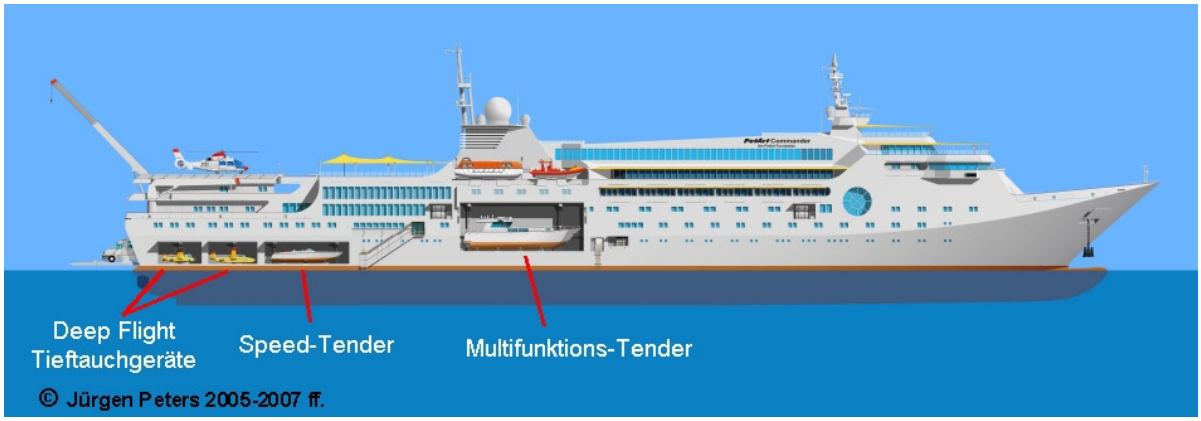
Es wird also bei Bedarf „aus erster Hand vor Ort“ geführt und dokumentiert mit der vollen Kompetenz des MACs.

Die Dokumentationsergebnisse werden auch der Katastrophenforschungsstelle KFS der Universität Kiel und allen anderen nationalen und internationalen Dienststellen und Organisationen zur Verfügung stehen (siehe IDNDR, ISDR der UNO).

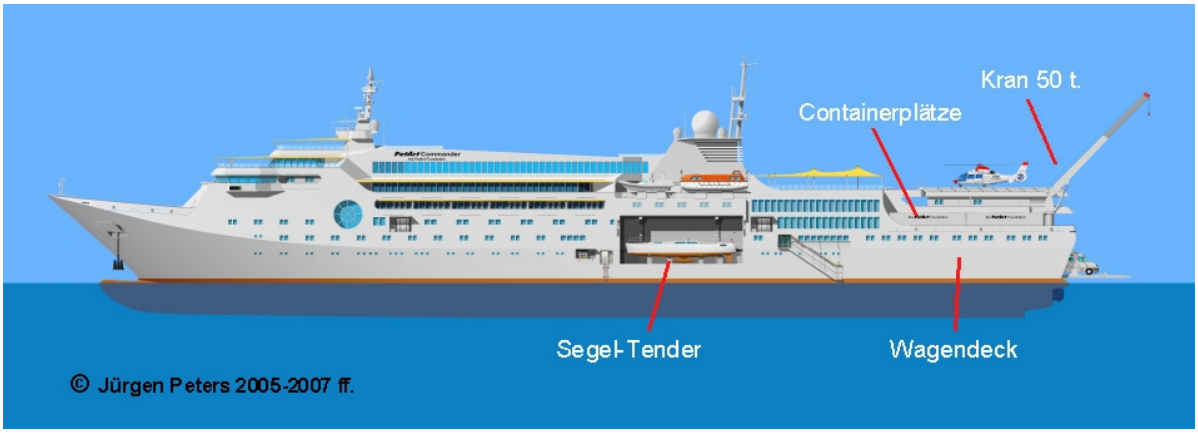
PetArt-Commanderschiff



Zu sehen sind hier die Zusatzeinrichtungen, insbesondere Deep-Flight Tieftauchfahrzeuge für Tiefen bis 350 und ca. 4.000 Meter - besonders manövrierfähig und als Dokumentationsfahrzeuge geeignet -, sowie verschiedene



Tenderboote für verschiedene Zwecke. Darunter auch ein Segeltender als „leise“ Plattform. Krankapazität und Containerstellplätze sind vorhanden.



Weitere Besonderheit: Die Heckkräne können im synchronisierten Tandembetrieb mit Spezialtraverse auch als U-Galgen arbeiten. Die Fahrzeug-Heckrampe ist für Schwerlast verstärkt (Befahren durch schwere LKW mit Seecontainern) und kann bei geräumtem Autodeck als technischer und wissenschaftlicher Arbeitsraum genutzt werden. Der Raum ist als flutbarer und direktentwässerbarer Dockraum ausgebildet, so dass Wasserschöpfen auf See keine Gefahr darstellt. ROVs und Tauchroboter z.B. können auch von dort eingesetzt und nach Bedarf zugeladen werden. Das Wagendeck ist multifunktionell ausgelegt und kann auch als Studio, für Gesellschaften, Präsentationen und andere Zwecke genutzt werden.

Zum Schiff gehört auch ein Hubschrauber. Vorgesehen sind solche wie die:

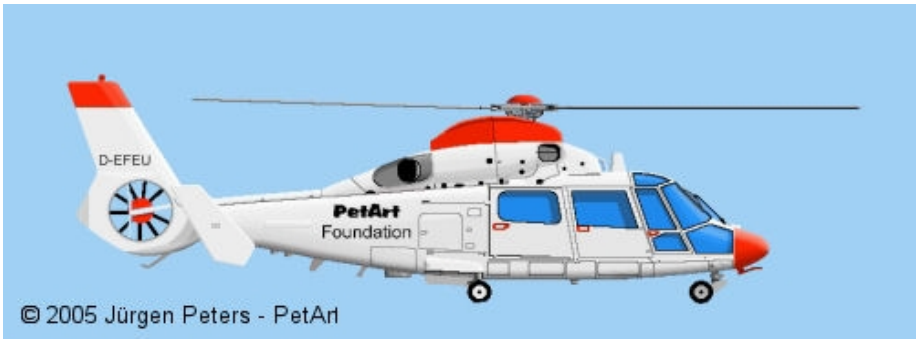
AEROSPATIALE SA.365 (ff.) (Dauphin-Serie)

Reichweite: 544 nm (875 km)

Geschwindigkeit: 250/296 max. km

Zuladung: 1,6 t., (Lasthaken, Winde)

Besatzung: 1 – 2 Piloten, bis 12 Passagiere



Diese Hubschrauber werden multifunktionell und insbesondere im internen Kurier- und Transportdienst eingesetzt werden, aber auch bei laufenden Einsätzen jeder Art.

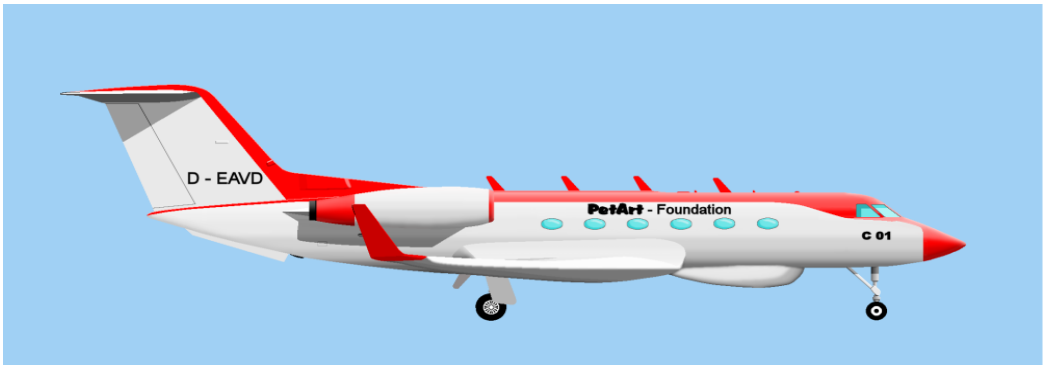
Das Landedeck der Schiffe kann auch von schweren Transporthubschraubern (der EH 101) abgeflogen werden.

Weitere Erkundung wird aus der Luft erfolgen. Entscheidend wichtig ist die Lageübersicht. Daher werden Kurierflugzeuge auch als Aufklärer eingesetzt zur Foto- und Videoaufklärung wie zur Kartierung u.a. mit LADAR/LIDAR. Wetter- und Routenaufklärung für die Versorgung und Versorgungsüberwachung und -sicherung gehören ebenfalls zum Spektrum. Wir müssen vorher wissen, was uns erwarten kann, und danach den Einsatz wie den Bedarf bestimmen.

Vorgesehen: **Gulfstream IV - V**

Reichweite: 3.800 nm (ca. 7.000 km), Flugdauer ca. 8,5 h.

Besatzung: 2 Piloten, 12 Passagiere oder 2 - 4 Mission Operators und Systeme.



Im Bereich der aufklärenden und transportbegleitenden Seeraumüberwachung sollen auch die S.A.R.- Flugboote eingesetzt werden. Es kann z.B. im Winter transportbegleitender Eis-Warndienst geflogen werden oder besonderer Ereigniswarndienst (Hurrikan, Taifun). Mit Erlaubnis und in Zusammenarbeit mit nationalen Regierungen und Behörden können auch luftkartierte Notfallpläne und Notfall- Einsatzkartenwerke erstellt und den Nationen zur Verfügung gestellt werden. Diese Unterlagen dienen dann auch eigenen Vorausplanungen.

Zur Stabsarbeit wird gehören, wissenschaftlich fundierte Risikopläne (unter und über Wasser) sowie Einsatzplanungen nach Risikoanalysen zu erstellen und damit Notfalleinsätze vorzubereiten und wesentlich auch für die nationalen Kräfte zu vereinfachen. Das gilt für Rettung, Evakuierung, Notversorgung vor Ort, Notversorgung in Auffanglagern, Funktionsherstellung zerstörter Infrastrukturen, medizinische Notversorgung und Seuchenschutz, Verkehrs- und Versorgungswege und was sonst in den Notfällen erforderlich wird.

Wir betrachten hier die Hilfe zur Selbsthilfe und die Selbsthilfeunterstützung mit bestmöglichen Mitteln für eine eminent wichtige Aufgabe. Auch aus wirtschaftlichen Überlegungen, dass nicht jede Nation, insbesondere Schwellenstaaten und Staaten mit besonderen Gefahrenpotentialen diese teuren Spezialmittel ständig selbst bevorraten und unterhalten müssen, was sie vielfach nicht können zu daraus hohen Verlust- und nationalökonomischen wie politischen Stabilitäts-Risiken.

Zur Strategie wird gehören, die Einsatzkräfte auch präventiv anzusetzen, also im Vorfeld sich erkennbar sicher anbahnender Ereignisse aufzustellen und in Bereitschaft zu versetzen, damit sie unverzüglich bereit stehen und nicht erst nach dem Ereignisfall gerufen werden müssen.

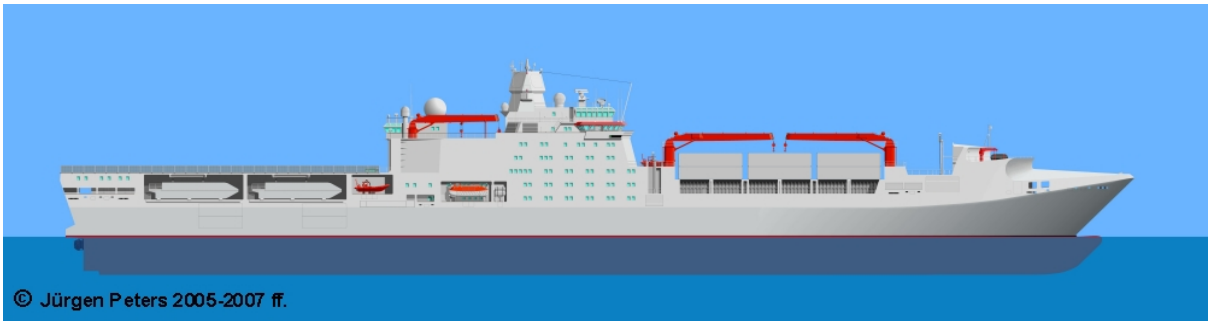
Das Katastrophenschutz-System

Vorgesehen sind Krankenhaus- und Lazarettschiffe

Ausgestattet mit ca. 500 Betten und weiterer mobiler und Notversorgung an Bord. Dazu eine medizinisch-erkennungsdienstliche Pathologie (mobil zum Einsatz auch an Land). Hauptaufgabe dieser Schiffe ist die Notversorgung bei Großereignissen.

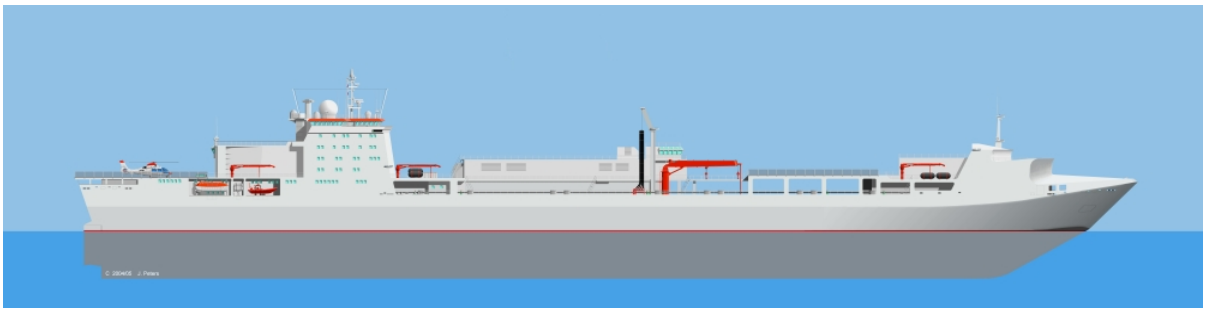
Darüber hinaus sollen die Schiffe im medizinischen zeitlich limitierten und ambulanten Versorgungsdienst weltweit in unterversorgten Regionen fahren und dort auch als Ausbildungsschiffe dienen. Dass bedeutet, dass die Schiffe für jeweils einige Wochen mit wechselnden Positionen schichtweise arbeiten und dort medizinische Arbeit leiten, wo es keine ausreichende Versorgung gibt. Ein mobiles Notlazarett für die Weiterversorgung der Patienten im Alarmeinsatzfall ist an Bord.

Vorgesehen sind Logistik- und multifuktionale Einsatzschiffe



Diese Spezialschiffe fahren Versorgungsgüter und Personal für den Einsatz. Außerdem haben sie das rollende Material, den Fuhrpark an Bord sowie amphibische Landemittel, diese Kräfte und Ausrüstungen an Land zu bringen auch ohne Hafen. Auf diesen Schiffen wie auf abgestellten S.A.R.- Schiffen wohnen die Einsatzkräfte auch an Bord während der Einsatzzeit und nicht in Notquartieren an Land. Das auch aus personalpolitisch-technischen sowie ggf. aus Sicherheits- und Seuchenschutzgründen. Wir wollen die Einsatzkräfte gut versorgen, auch psychologisch-mental, und vermeidbaren Risiken nicht aussetzen. Werden die Schiffe nicht im Einsatz benötigt sollen sie humanitäre Hilfe für die verschiedenen Hilfeprojekte (Welthungerhilfe, UNICEF, UNHCR u.a.m.) fahren und dort tätig sein.

Vorgesehen sind Wassertanker, auch als General- und Wasserversorgungseinheiten sowie als Feuerwehr-Basisschiffe der „Air-Firefighter Division“



Diese Tanker gehören zugleich zur „**Water Division**“, sie stellen Trink-, Brauch- und süßes Löschwasser aus Seewasser her. Das dient auch den Zweck, Bodenversalzung aus See-Löschwasser zu vermeiden insbesondere in Regionen, in denen es regelmäßig brennt, deren Böden ohnehin an Versalzung leiden und wo der Küstennähe wegen auch mit Salzwasser gelöscht wird., z.B. bei Inselbränden usw.

Hauptaufgabe dieser Schiffe ist jedoch die Einsatz- und Notversorgung mit Trinkwasser. Wenn verträgliche Biokraftstoffe benutzt werden (Lebensmittelqualität) kann auch eine gemischte Ladung aus Wasser und Bunker gefahren werden, so dass die Tanker dann als Flotten-Einsatzversorger fungieren.

Die Technik der Wasserherstellung auf See wird im Kapitel „**Water Division**“ näher beschrieben. Auf dem Bild zu sehen ist die Verdampferanlage, die auf dem Tankdeck stehen wird. Weiter ist ein großes Landedeck mit Hangar vorn zu sehen. Es dient als Basis für den Gütertransport (Trocken-Versorgungsgüter) und den Feuerwehrbetrieb. Vorgesehen ist auch eine Gebindeabfüllerei für Wasserkanister nach UNO-Tagesration (20 Liter), die dann als Fertigware ins Einsatzgebiet transportiert werden kann. Containerstellplätze für Zulieferungen und Versandgut sind ebenfalls an Deck vorgesehen.

Die fliegende Feuerwehr

Es ist vorgesehen, ein umfangreiches Brandlöschsystem einzuführen, dass geeignet ist, Schiffsbrände, Brände nach Katastrophen, darunter auch Brände in Hochhäusern und Industrieanlagen sowie Flächenbrände (Ackerflächen und Waldbrände) bekämpfen zu können aus der Luft wie am Boden.

Die Luftkomponente ist dabei ein wesentliches Element. Dabei wird universell modular vorgegangen. Grundelemente sind Wasser- und Löschmittelabwurf sowie Waterfog-Löschanlagen. Am Boden treten die konventionellen Feuerwehrmittel hinzu, ergänzt um Waterfog-Geräte. Im Bodenbereich sind vor allem luftverlastbare kleine Tank- und Rüstfahrzeuge vorgesehen sowie schwere Tanklöschzüge mit eigener Wasserversorgung. Dazu gehört eine Lösch- und Notwasserbrunnenbohrgruppe, die wenn es die Lage erfordert und die Geologie ermöglicht lokale Notbrunnen bohrt zur mobilen Löschwasserversorgung auch für die Hubschrauber.

Im Rahmen der Notfallplanung können Notbrunnen auch präventiv angelegt und Ausrüstungen vor Ort dort eingelagert werden, wo eine hohe Branddichte gegeben ist.

Basishubschrauber des Löschbetriebs sind bordgestützte S.A.R.-Hubschrauber EH 101.

Sie erhalten für den Löschbetrireb auch bei Schiffsbränden Anhängecontainer als Wasserabwurfanlage bis ca. 4 t. Wasserladung mit Saugpumpe zum Tanken im Hoverflug und eine Waterfog-Kanone zum Punktlöschen.

Ergänzend wollen wir auf der Basis des Grundmodells des EH 101 einen neuen Schwerlast-Transporthubschrauber mit verstärkter Antriebsleistung mit einer Traggkraft bis ca. 15 t. bauen lassen.

Es wird diese Transportleistung verlangt in etlichen Bereichen, und die noch vorhandenen Scy-cranes anderer hersteller sind abgeflogen und nicht mehr systemkompatibel. Solche Hubschrauber werden leider seit 20 Jahren nicht mehr gebaut, und daher wird es erforderlich, neue aufzulegen für unsere Zwecke.

Vorgesehen ist ein verstärktes Tragwerk und neues modulares Hochschulter-Fahrwerk, hydraulisch anhebbar, eine Containerspreader-Aufhaengung für Normunterhänge und eine absenkbare Ladeplattform als aerodynamisach günstiges Ladedeck anstelle der frei pendelnden Last an Seil und Haken. Dazu eine verstärkte Turbinenleistung und ein darauf optimierter Rotor auf der Basis des vorhandenen Typs, der extrem leistungsfähig ist. Und ein Loadmaster-Flugsystem. Hier kann auf Bewährtes zurückgegriffen und dieses integriert werden.

Hier zu sehen mit einer Wasser-Abwurfanlage, kombiniert mit Waterfog-Geräten.

Mit Hochdruck-Waterfog-Kanonen (frontal löschend) z.B. bei Hochhaus- und Industriebränden)

Mit einer flug- und rückstosssabilisierten Mitteldruck- Fächersprayanlage am langen Rohr (bis ca. 30 Meter absenkbar) zum Punktlöschen, kombiniert mit Teil- und Summenladungs-Wasserabwurf.

Diese Hubschrauber können im Sichtflug löschen sowie mittels FLIR, Bodenradar auch im Rauch ohne Bodensicht. Über die Piloten-Sauerstoffanlage kann solange es den Turbinen zumutbar ist auch in Rauchgasen geflogen werden.

Unterstützt wird dieses Konzept von Bodenfahrzeugen.

Hier gilt wie für das gesamte System, dass zu gg. Zeit die dann marktaktuellen Systeme, Komponenten und Fahrzeugtypen verwendet werden. Die Projektplanung läuft fort und passt sich allen jeweils relevanten technologischen Entwicklungen an. Wichtig ist immer, dass es sich um bewährte funktionale Systeme handelt wie schon ausgeführt einerseits, und um die jeweils modernste Technik im Sinne von Nutzen, Effizienz und Sicherheit andererseits. Diese Kriterien werden auch an Marktneuheiten angelegt. Entscheidend ist die bestmögliche Komponentenleistung

allein wie in der Systemintegration. Es ist ein klassisches Problem gerade dieser Technologien ist, aufgrund verschiedener nationaler Normen nicht zueinander kompatibel zu sein. Daher werden wir unsere Technik intern ebenfalls durchnormieren auf den Stand einer hohen globalen Systemverbreitung einerseits und mit Schnittstellenadaptern andererseits.

Der Umweltschutz steht ebenfalls im Zentrum nicht nur als Einsatzziel, sondern auch für die eigene Technik selbst.

Ein Kernbereich ist Biokraftstoff. Dieser ist massiv in die Kritik geraten, mit Grund. Die Kritik wird geteilt. Aber es ist zu differenzieren. Grundsätzlich ist Biokraftstoff aus erneuerbaren Quellen mit ausgeglichener Abgasbilanz den nicht erneuerbaren fossilen teils hochtoxischen Kraftstoffen vorzuziehen. Das gilt insbesondere für das Schweröl (Bunker C-Öl) der Schiffe, das eigentlich als hochgefährlicher Sonderabfall zu behandeln wäre zur Verbrennung in Spezial-Verbrennungsanlagen und nicht ungefiltert auf See als Treibstoff. Bei Autos muss man zwischen Bezinmotoren und Dieseltechnik ebenfalls unterscheiden. Hier gibt es grundsätzliche Differenzen zu Gunsten der Dieselmotortechnik und Biokraftstoff zusammenwirkend in Hybridmotoren mit Diesel-Elektrotechnik.

Das auch aus weiteren Gründen der Antriebssicherheit für Mehrradantriebe und extreme Geländegängigkeit, also mit radautonomen Nabenmotoren z.B. Diese Technik ist noch neu und in der Entwicklung insbesondere in den USA (hybride Full-Elektrofahrzeuge) Da erste Fahrzeuge dieser Art bereits mit Erfolg in Betrieb sind sehen wir hier die Zukunft derzeit. Diese Technik erlaubt nicht nur Fahren mit schlichten Sperr-Differenzialgetrieben, sondern mit einem lastabhängigen Antriebsmanagement und einer radabhängige Leistunngsverteilung nach aktuellem Geländebedarf. Es fallen viele störanfällige mechanische Komponenten weg, der Blockersatz ausgefallener Systemteile gestaltet sich in „Plug and Play“ Verfahren einfacher als eine komplizierte Reparatur mechanischer Teile vor Ort. Das ist zweckbezogen – nicht allgemeinwirtschaftlich – die für uns derzeit attraktivste Entwicklungsrichtung, von der im entscheidenden Moment der Erfolg oder Mißerfolg und die Unfallvermeidung abhängen kann. Achsunabhängige Radantriebe erlauben zudem bei Ausfall eines Rades je nach Schadenslage notfalls noch weiterzufahren, bzw. das Rad mit Antrieb zu wechseln, während ein Fahrzeug mit Zentralantrieb nach Achsausfall liegen bleibt.

Bei den Biokraftstoffen kommt noch ein entscheidend wesentliches Element hinzu, die verringerte Feuergefährlichkeit und verbesserte Havariesicherheit im Seebetrieb bei Unfällen mit Ölaustritten. Wir haben ja ein erheblich höheres Havarierisiko als andere Schiffe.

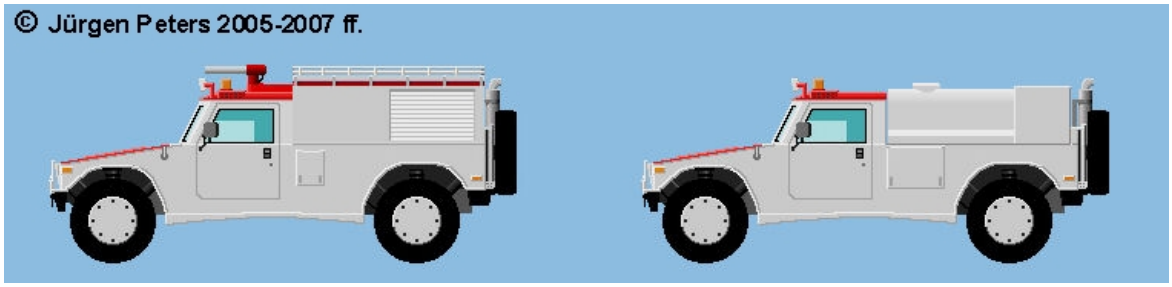
Diese neue Normsetzung durch unsere Entwürfe zog bereits verringerte Versicherungsrisiken und Prämienwerte nach sich nach erster Überprüfung durch die Fachversicherer.

Die Lebensmitteltauglichkeit wie die Reduktion der Brandgefahren vereinfachen auch die Tankanlagen. Die Vereinheitlichung der Techniken von Wasser-Ballastzellen und Bunkertanks zur Austauschbarkeit der Inhalte erlaubt eine höhere Bunkerzuladung und damit Reichweite und Seeausdauer bei gleichzeitiger optimaler Ballasttrimmung des Schiffs auf Fahrt als gleichzeitige Verbesserung der

Schiffssicherheit und der Förderung des Fahrens der Schiffe im „optimalen Bereich“. Die Brandsicherheit ist auch an Land nicht unwichtig, da im Einsatz Beschuss nicht ausgeschlossen werden kann. Wir wollen damit vermeiden, dass Fahrzeuge relativ einfach in Brand geschossen werden können und unser Personal daraus zusätzlich gefährdet wird.

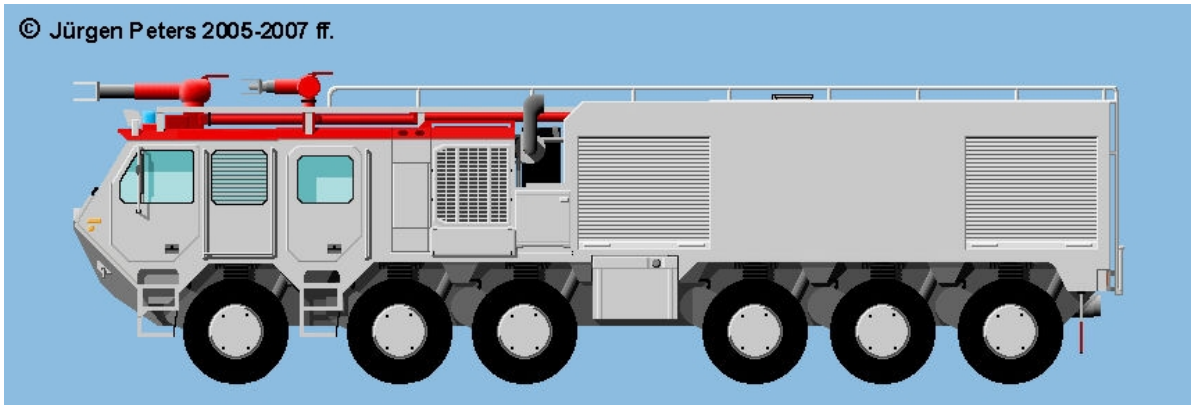
Der zivile Markt für neue Fahrzeuge ist derzeit noch klein, in Europa defakto ohne vergleichbare Angebote und eher im militärischen Bereich zu suchen. Also werden wir auch hier zunächst militärische Systeme adaptieren und für den zivilen Gebrauch umrüsten müssen.

Vorgesehen sind daher:
Fahrgestelle mit Hybrid- und Nabenmotortechnik von Hummer (General Motors) H 1 (Hybrid) und Folgemodelle, adaptiert auf unsere Spezifikationen.



Hier als Firefighterzug mit Tanklöschwagen und Waterfog-Kanone sowie Wassertankwagen zur rollenden Einsatzversorgung, bei Bedarf fährt ein Rüstwagen mit. Diese Wassertanker dienen auch der Trink- und Brauchwasser-Notversorgung. Sie verfügen über Hochdruck-Schnellbetankungsanlagen, die mit auskoppelnder vorgesetzter mobiler Waterfogtechnik ebenfalls als Tanklöschfahrzeuge einsetzbar sind.

Ferner:
Fahrgestelle von Oskosh Corporation, adaptiert auf unsere Spezifikationen



Hier als schweres Tanklöschfahrzeug mit Schwerpunkt Wald- und Geländebrände sowie innerörtliche Gebäude- und Flächenbrände (nach Zusammenbruch der lokalen Infrastrukturen ohne Löschwasser vor Ort). Ebenfalls mit Wasser/Schaum- und Waterfog-Kanonen. (Dachträger für Leitern etc.pp.). Durchbruchwerkzeug zum

Durchstechen von Wänden zum Löschangriff mit Wasserlanzen zum Löschen von außen an Bord.

Hierbei kommt ein weiterer Vorteil der Hybridtechnik und des Full-Elektrofahrzeugs zum Tragen in der gesamten Fahrzeugflotte. Im Langsamfahr- und Parkmodus können die Antriebe als Blockkraftwerke die Elektrowerkzeuge betreiben, als Hilfsgeneratoren und kleine Blockeinheiten Strom zur Notstromversorgung erzeugen auch zur Kraftstromversorgung in stromfreien Gebieten und auf der Fahrt zum Eigenbedarf. Sie sind also zugleich rollende Generatorstationen.

Ein weiterer zu erwähnender wichtiger Vorteil gegenüber achsangetriebenen Fahrzeugen ist die Allradlenkung (auch an Anhängern und Aufliegern als Koppelzüge) zum Fahren auch sehr enger Kurven und die vereinfachte geländegängige verstellbare Einzelradaufhängung (Federbeintechniken mit Hydraukelementen), die selbst die Hangfahrt erlaubt, sowie die Kraft- und Steuerimpulszuführung durch Kabel, sodass die Wagenzellen und Wagenwannen als wasserdichte vollamphibische Bootskörper ausführbar sind zur Tiefwat- und ggf. Schwimmfähigkeit der Fahrzeuge, zumal die sensitiven Teile gut schützbar sind und der Antrieb hochgestellt hinter dem Fahrerhaus auf der Ladeflächenebene angeordnet ist. Tanks und sonstige Steuertechnik, Pufferbatterien usw. können daher in der wasserdichten Wagenwanne angeordnet werden. Auch zur statischen Schwerpunktverlagerung nach unten. Der Antrieb bei Wasserfahrt wird durch kleine Waterjets erfolgen. Bei normaler Straßenfahrt werden nicht erforderliche Radsätze angehoben. Für die Geländefahrt ist hingegen eine große Radlauffläche vorgesehen zur Hindernisüberwindung, ohne sich aufzuhängen oder fest einzugraben. Hier können die einzelnen Radsätze nach Bedarf frei laufen oder als Leistungsblöcke zugeschaltet werden. Auch Diagonalfahren und Drehen fast auf der Stelle ist damit möglich. Auf die dann arretierten Radsätze können für tiefes Gelände und Treibsandböden z.B. Gummi-Gleisketten einfach aufgezogen werden. In diesem Modus wird wie bei einem Panzerkettenfahrwerk mit Vorderrad- oder Seitensteuerung gefahren. Die Radkästen sind entsprechend ausgelegt. Das sind Teile unserer Spezifikationen als Ausriss.

Unsere Fahrzeuge werden sich also sehr wesentlich von Standard-LKW unterscheiden. Sie sollen auch dort noch durchkommen, wo normale LKW stecken bleiben und aufgeben müssen. Man darf nicht vergessen, dass Liegenbleiben auf der Fahrt den Tod für das Personal wie die Hilfebedürftigen bedeuten kann. Das rechtfertigt diesen hohen Aufwand.

Ein weiterer Aspekt ist Leichtbauweise aus neuen höchstfesten und dennoch sehr leichten Materialien und Kompositen zur Gewichtsreduzierung zur Luftverlastbarkeit auch großer Fahrzeuge und zum Zweck der Verbesserung der statischen und amphibischen Eigenschaften. Der schnellen Bewegung von Einsatzgruppen mit schwerem Gerät kommt eine sehr wichtige Bedeutung zu zum schnellen wirksamen Eingreifen vor Ort. Das gilt auch bei der Strandlandung, wenn Fahrzeuge vom Schiff durch das Wasser auf den Strand fahren können oder von Bord aus zu Spezialaufgaben an Land geflogen werden können.

Auch die einfache Reparatur und Wartung ist ein entscheidendes sowie wirtschaftliches Element. Dazu gehört natürlich auch die Standardisierung der Komponenten und Ersatzteile zur internen Austauschbarkeit in der Fahrzeugflotte untereinander.

Zwischenbemerkung:

Wir haben einige Firmennamen genannt, weil diese für unsere Zwecke als Muster im Segment derzeit „State of the Art“ sind weitgehend ohne gleichwertige Konkurrenz. Das gilt für alle Bereiche auf See, in der Luft und an Land. Bis wir die ersten Aufträge vergeben können wird sich der Markt weiter entwickelt haben mit wie wir hoffen noch besseren Angeboten. Das gilt insgesamt wie für Teilbereiche. Generell ist jeder Hersteller eingeladen, uns seine passenden Produkte anzubieten und zu gg. Zeit nach unseren Spezifikationen Angebote abzugeben. Unsere Spezifikationen leiten sich wiederum aus bereits vorhandenen Komponenten ab und dem, was man damit machen kann, ob das adaptierbar und optimierbar ist - ggf. kommt etwas neues dabei noch heraus -, und ob das unseren Zwecken dient.

Hierin liegt auch eine gewisse Selbstbegrenzung dergestalt, nicht ausschließlich auf „maximale Neuheiten“ spekulativ zu setzen, schon um die wirtschaftliche finanztechnische Basis stabil zu halten und die Planungen wirtschaftlich überschaubar und konkret kalkulierbar zu machen. Die Sicherheit spielt eine ebenso entscheidende Rolle. Die Dinge müssen funktionieren und sicher sein. Experimente an den falschen Stellen können Leben kosten. Das darf nicht passieren.

Lufttransport, technische Logistik und Transportsysteme

Dem Lufttransport von Personal, Ausrüstung und Hilfsgütern kommt eine hohe Priorität zu.

Die Praxis hat gezeigt, dass schnelle Ersthilfe, Lageaufklärung und Organisation der anlaufenden Hilfe entscheidend wesentlich ist. Die Rettung in den ersten 24 bis 48 Stunden und der Beginn der umfassenden Versorgung binnen 3 Tagen ist entscheidend, bei Gesamteinsatzzeiten zwischen 10 – 30 Tagen und mehr, um Tod und ausbrechende Seuchen einzudämmen bzw. zu verhindern. Ein Schlüsselbereich ist die Versorgung mit sauberem Trinkwasser, Notrationen, Medikamenten und medizinischer Ausrüstung insbesondere für chronisch Kranke und zur Unfallversorgung in den ersten drei Tagen. Das gilt insbesondere dort, wo Verletzten auch in leichteren Fällen Sepsis und Infektionen drohen. Wichtig ist auch, leichter Verletzte damit arbeitsfähig zu erhalten zur aktiven Selbsthilfe.

Sowohl bei tektonischen Ereignissen (Erdbeben, Tsunamis) wie bei Sturm- und Flutereignissen ist mit schweren Zerstörungen der Infrastrukturen und Versorgungsmöglichkeiten zu rechnen sowie mit vielen Verletzten. Der Zugang über Land ist in der Regel sehr erschwert und verzögert, teilweise für mehrere Tage unmöglich. Straßen sind u.U. auch durch zusammengestürzte Häuser, Brücken und Bergstürze unpassierbar. Um Fahrwege frei zu machen ist schweres Räum-, Wege- und Brückenbaugerät, der Einsatz von Fähren und Notbrücken erforderlich. Dazu gehören ergänzend extrem geländegängige watfähige Fahrzeuge, die mit voller Beladung auch jenseits der Straßen durch das Gelände fahren können, wenn Straßen nicht mehr verfügbar sind.

Diese Option ist sehr wichtig auch bei der Nothilfe in Bürgerkriegsbereichen mit paramilitärischer und militärischer Aktivität, Restmunition und Verminung. Daher sieht das Stiftungskonzept ein eigenes ziviles Minenräumsystem vor.

Um dieses System effektiv zu machen wie zum Eigenschutz wird es nötig sein, Basisknotenpunkte in Schadensregionen zu bilden, die bei Bedarf in eigenen Korridoren angefahren werden im Roadtrainsystem. Die Minenräumung soll nach der Norm zur Human Mine Defence der UNO zu 98,8 % erfolgen, was bedeutet, dass die Fahrwege und Stationsplatzbereiche sehr umfassend von Minen, Sprengfallen, Streumunition und anderen Angriffsoptionen frei zu machen sind für unsere Einsatzzeit. Da wir nicht davon ausgehen können, dass nationale Kräfte das ausreichend garantieren können (MIL-Norm 80 %) und insbesondere bei Flutereignissen Freispülungen und Verfrachtungen mit dem Flutstrom fortlaufend erfolgen ist eine nachhaltige Kontrolle und Räumung mit eigenen Mitteln insbesondere auf der Fahrt entscheidend wesentlich, eingebunden in die eigene Technik- und Organisationsstruktur.

Das im Zusammenwirken mit dem Lufttransport. Via Luftfracht können von See her bis weit ins Landesinnere insbesondere durch den Hubschraubertransport sehr schnell durchorganisierte Versorgungsknoten aufgebaut werden, wenn möglich an vorab nach Plan bestimmten Lokationen im Schadensgebiet. Die Mittel dazu fahren auf den Schiffen mit. Die Versorgungsbasis der Hilfs- und Verteilerknoten bilden neben dem Lufttransport Container-Roadtrains auch im schweren Gelände, sowie wenn das Gelände zu schwer geworden ist kleinere Züge mit aufgeteilten Ladungen zur Zentralversorgung mit Massen-Versorgungsgütern, Notlagern usw. Diese Trains erhalten eigene Roadmasterteams, die in solchen Fällen voraus fahren und die Fahrwege räumen und befahrbar machen. Dazu gehören auch schweres Baugerät sowie Brücken- und Fährzüge und das Minenräumteam. Ferner die Train-Luftaufklärung durch im Zug mitfahrende Hubschrauber mit mobilem Lande- und Versorgungsplatz. Diese organisierten Trains sind auf feste Pisten und asphaltierte Straßen nicht angewiesen und können sich den Weg durch jedes Gelände bahnen, dass überhaupt noch für die Fahrzeuge befahrbar ist. Da bei diesem System nur wenige Hauptrouten benötigt werden kann hier zügig und konzentriert mit schwerem Gerät zentral gearbeitet werden. Ausgangspunkt sind immer die Schiffe und deren Brückenköpfe an Land.

Hier ist anzumerken, dass dieses System mit dem bisherigen Transport von Hilfsgütern auf einfachen beliebigen LKW nicht vergleichbar ist. Es ist auch nicht mit einer militärischen Versorgungsfahrt mit Standard-Militär-LKW einzeln oder im Konvoi vergleichbar. Wir setzen hier einen neuen Standard. Dazu gehört die eigene Luftaufklärung für den Train und die Routensicherung der sich in zwei Bereiche teilt:

- Die Lokalaufklärung vor Ort durch die im Zug selbst mitfahrenden Hubschrauber (bei großen Trains) unter dem Kommando des Trainkommandeurs nach dessen Bedarf;

- Die Überichtsaufklärung der Haupt- und Gruppeneinsatzleitung. Diese soll in der Regel sowie die Wetterlage es erlaubt – in der Regel hochfliegend über dem Wetter - mit LADAR/LIDAR-Bodenvermessung aktuell zum Schadensverlauf kartieren und der Einsatzplanung als Stabs- und Gruppeninformation die Gesamtlage, den Schadenszustand und die daraus mögliche Routenführung und die Versorgungsknotenplätze anliefern. Dazu kommt Video- und Fotoaufklärung, die auch von Hubschraubern und den anderen Flugzeugen, insbesondere den S.A.R.-Flugbooten geflogen werden kann. Hier können auch Flugzeuge der nationalen Behörden und lokaler privater Anbieter einbezogen werden. Dieses per Digitalcom in Echtzeitbetrieben mit Abgabe der Detailunterlagen an die einzelnen

Gruppenkommandos vor Ort zu deren Lageaufklärung. Diese Daten gehen genauso an die nationalen Behörden und Katastrophenstäbe. Sie werden von der Stiftung dafür ggf. technisch ausgerüstet (normierte Empfangs- und Sendesets sowie die Anbindung an die Stiftungskommunikation)

Nach diesen Unterlagen werden auch die Routen bewertet und die Einsatzgruppen und deren Ausrüstungen zusammengestellt.

Wir gehen davon aus, dass solche Basisknoten auch in überfluteten Gebieten einzurichten sind als „Floating Points“, die bei ablaufendem Wasser trocken fallen können, ohne ihre Funktion zu verlieren. Dazu ist ein luftverlastbares Pontonsystem als Plattform und auch Landeplattform für Hubschrauber vorgesehen, das nach Bedarf ausgebaut werden kann, anpassbar an die lokalen Bedingungen. Dazu tritt eine ebenfalls luftverlastbare Flotte kleiner Flachwasser-Versorgungs- und Rettungsboote, die auch landwirtschaftliche lokale Versorgungsgüter und Vieh transportieren können. Es handelt sich um moderne Anlehnungen an die ehemaligen „Higgins-Landungsboote“ des WK II, deren Systemuniversalität bis heute unübertroffen ist. Dazu treten Ride-Boote und hoch motorisierte schwimmfähige Schleppfahrzeuge aus dem Schwimmbrückensystem. Auch Hovercrafts und modifizierte propellerangetriebene Sumpfboote sind von Bedeutung.

Wir rechnen bei den Groß-Schadensereignissen zu mind. 60 % mit Schadensereignissen aus Starkregen, Orkanen, Hurrikanen und Taifunen sowie deren Überschwemmungen und Sturmfluten. Dazu treten tektonische Ereignisse wie Erdbeben- und Tsunamischäden. Im geringem Maße sehen wir Evakuierungen bei Vulkanausbrüchen. Hierbei ist die Gefährlichkeit der Vulkanasche nicht nur für die Menschen, sondern auch für die Funktion von Fluggerät und Fahrzeugen ein entscheidendes Element.

Eine eigene Kategorie stellen Hungersnot- und Dürrehilfeeinsätze dar sowie Hilfeleistungen bei Flüchtlingsereignissen, zumal wenn diese in politisch instabilen und Stammes- sowie Bürgerkriegsgebieten stattfinden müssen, wenn lokale War-Lords eigenmächtig tätig sind auch unter Kriegswaffenansatz und die internationale Hilfe direktes Angriffsziel wird mit Waffen wie mit Schutzgeldforderungen und anderen Erpressungen etc. pp. Unsere Strukturen berücksichtigen auch das und sind darauf vorbereitet. Hierfür gibt es eine abwägende Planung.

Bei allen Einsätzen gehen wir davon aus, auf verstörte, unter Schock stehende, traumatiserte und desorientierte Menschen zu treffen, aber auch auf organisierte Kriminalität, Plünderung und Gewalttätigkeiten sowie den Zusammenbruch der öffentlichen Ordnung, der Ordnungsgewalten (Polizei, Behörden und Militär schon durch Zerstörung deren technischen, organisatorischen und Kommunikationsstrukturen) und der nationalen Hilfssysteme. Wir gehen davon aus, dass die Kranken- und Krankenhaushausversorgung weitgehend nicht mehr funktionsfähig und die Energie(Strom)versorgung ausgefallen ist für kurze Zeit bis mehrere Tage oder länger. Ferner gehen wir davon aus, dass die Trinkwasserversorgung ausgefallen und mit See-, Schmutz- und Abwasser verseucht ist und wieder gereinigt und aufgebaut werden muss wie ein funktionierendes Abwasser- und Fäkal-Entsorgungssystem.

Wir gehen gerade bei schweren Flutereignissen davon aus, dass wir zwischen 10 Tagen bis 4 Wochen im Haupteinsatz sein werden samt weiterer Nachsorge punktuell und nach Bedarf, und wir gehen davon aus, dass wir in den sehr schlimmen Fällen mit Zehntausenden Toten, hunderttausenden Verletzten und Millionen Obdachlosen rechnen müssen sowie einer Schadensgebietausdehnung von Staatenvolumen zu Landwegstrecken bis über 1.000 km Länge, die verkehrs- und versorgungstechnisch schnellstmöglich bedient werden müssen.

Um hier wirksame Hilfe leisten zu können ist ein hochprofessionelles System, eine umfassende Organisation sowie eine höchstwertige durchnormierte Technik und eine hocheffektive normierte wie flexible Vorgehensweise Grundvoraussetzung. Das übersteigt die Möglichkeiten lokaler Einrichtungen, lokaler bis nationaler Systeme und Netzwerke und deren Ausrüstungen teils sehr weit auch in modernen Industriestaaten. Und wir gehen von parallelen Multieinsätzen auch bei mehreren Schadensereignissen weltweit nebeneinander aus.

Eine eigene weitere Kategorie stellen Brände dar: Schiffsbrände, Industriebrände und Wald- sowie Flächenbrände als Folge von Unfällen und Natur-Schadensereignissen bis hin zu organisierter Brandstiftung, Brandrodung etc. pp., bei denen ebenfalls Menschen in größeren Zahlen zu schützen und zu evakuieren sind samt umfassenden Löschaktionen mit Schwerpunkt Luftlöschangriff mit Bodenoperation dazu parallel. Hierbei wird eine hohe Luftlöschkapazität wie modernste Feuerwehrtechnik vorgesehen.

Insoweit setzen wir neue weltweite wirksame Standards und Normen.

Katastrophen finden nicht nur in küstennahen und flachen Regionen statt, sondern auch in verkehrstechnisch unwegsamen Gebirgs- und Hochgebirgsregionen. Vor allem Winter- und tektonische Ereignisse mit hohen Personenschäden und Versorgungsbedarf auch über längere Versorgungszeit sind einzuplanen. Hierbei ist zu beachten, dass die Land-Zugangswege vollkommen auch für längere Zeit ausfallen können bzw. unter Schnee und Eis nicht mehr befahrbar sind.

Der Versorgungstransport durch die Luft ist in solchen Fällen die letzmögliche Versorgungsoption. Hierbei sind Versorgungsgüter bis hin zu kompletten Not-Auffanglagern und Ersatzbehausungen erforderlich, also Versorgungsgüter höherer Gewichte und in größeren Mengen, wobei lokal Fahrzeugbetrieb durchaus möglich und erforderlich sein kann. Es müssen also auch Spezialfahrzeuge eingeflogen werden können. Der Ausgangspunkt kann auch dabei auf See liegen, selbst wenn weiter im Innenland operiert werden muss mit Etappen- und Langstreckenflug z.B. Dabei muss das Rettungssystem die eigene Versorgung und Logistik stets selbst mitbringen und mit führen, es kann sich nicht auf lokale Unterstützung verlassen. Die Durchnormierung der eigenen Systeme auf einen einheitlich intern austauschbaren Betriebszustand ist dabei entscheidend wesentlich. Das gilt für die Eigenversorgung, für Ersatzteile und Reparaturen bis hin zur Kommunikation und Einsatzüberwachung. Natürlich gilt das auch für die Organisation, das Einsatzmanagement und die Personalführung. Hier sind neben Standardverfahren gerade die individuelle Flexibilität und Kompetenz der Mitarbeiter an allen Stellen in der Umsetzung die entscheidenden Elemente.

Ganz wichtig, das zeigt der Fall Birma auf, ist die diplomatische Vorbereitung. Es ist zwingend erforderlich, dass ohne besondere Hindernisse und Formalitäten geholfen wird. Das betrifft die Visafrage, die weiteren Zertifikate, die Reise- und Überflugerlaubnisse und was noch dazu gehört. Das ist in Übereinkommen mit den einzelnen Regierungen vorab zu klären. Hier gilt:

- **Wer Hilfe verweigert ist unter rechtlichen Völkerrechts- und nationalrechtlichen Rahmen zu betrachten.**

- **Wer Hilfe verweigert hat das gegenüber der eigenen Bevölkerung zu verantworten.**

- **Wer Hilfe verweigert hat das vor der internationalen Völkergemeinschaft zu verantworten.**

Das sollte die Grundnorm der humanitären Hilfe sein. Das Recht auf Hilfe ist kein Almosen, sondern ein Völkerrechtsgrundrecht. Verankert im Recht auf Leben und Unversehrtheit. Als besonders verwerflich ist zu betrachten, wenn die Hilfe verweigert wird, obwohl sie einfach und kostenfrei für die betroffenen Nationen geleistet wird. Da wir mit Festangestellten arbeiten und nicht mit Volunteers vereinfacht sich die VISA- und Formalitätenfrage sehr wesentlich.

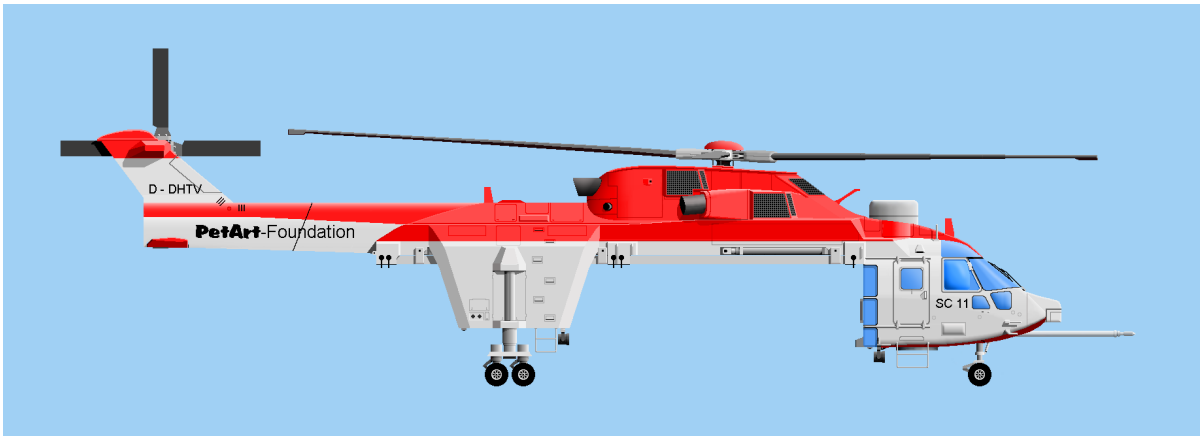
Das weitere Lufttransport-Konzept

In diesem System kommen den neu geplanten Scy-crane Hubschraubern eine zentrale Grundsatzbedeutung zu, sie werden die „Arbeitspferde“ dieses Systems sein. Begleitet wird das durch den Flugzeug-Lufttransport auf der Langstrecke und im Luftabwurfsystem. Über diesen Weg wird ermöglicht, die Vorausteams zu transportieren und größere Versorgungsgütermengen kurzfristig einzufliegen zur Erstversorgung und Lückenfüllung, bis die volle Versorgung von See her und über Land aufgebaut ist. Dazu benötigen diese Flugzeuge neben einer hohen Ladefähigkeit im Langstreckenflug unter Luftbetankbarkeit spezielle Fähigkeiten wie eine Belade- und Absetzrampe (Heckklappe), die Fähigkeit, auf unbefestigten Pisten landen und starten sowie selber an Boden manövrieren zu können ohne Flugzeugschlepper. Wesentlich ist dabei, dass Hilfs- und Versorgungsgüter in sehr kurzer Zeit im Luftabwurfverfahren über größere Strecken abgesetzt werden können. Betreffend Trinkwasseraufbereitungstabletten, Medikamente und Notrationen, damit eine erste Zeitlücke bis zum Durchgriff der Hilfe am Boden aufgebaut werden kann.

Wichtig ist ebenfalls, gerade in Überflutungsgebieten landen und starten zu können, um Hilfe auf den Boden zu bringen, insbesondere Ausrüstung und Personal. Hierzu sind sowohl die Hubschrauber vorgesehen wie die Flugboote.

Um in zerstörten Strukturen landen und starten zu können müssen die Transportflugzeuge über „Sarajewo“ Fähigkeiten verfügen zu Landungen und Starts mit sehr steilen An- und Abflugwinkeln mit Fähigkeit zur Nutzung von auch unbefestigten Kurzpisten, auf Straßen usw. Das ist auch eine Frage der Sicherheit. In Überflutungsregionen sind auch die Wasserlandungsfähigkeiten der Flugboote als Versorger, Transporteure und fliegendes Medecvac von hoher Bedeutung.

Das Grundmodell des Sky-crane

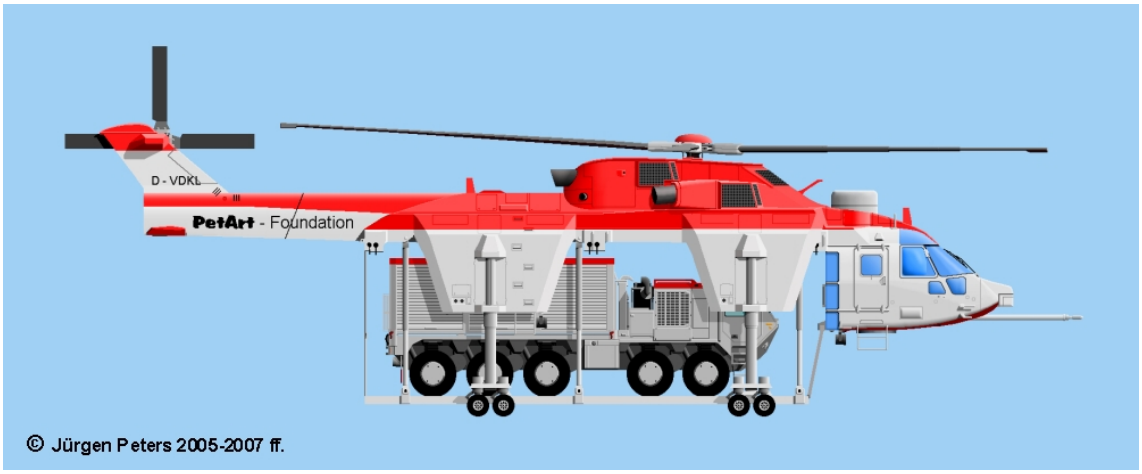


Hier einige Transportbeispiele:

Fahrzeugtransport im Ladedeck

Fahrzeugtransport am pendelreduzierten flugstabilisierten Vierpunkt-Spezialtraversenrahmen

Containertransport am Spreaderrahmen, mit Zurrstangen zusätzlich gesichert. Hier ein 40 Fuß-Seecontainer, alternativ 2 x 20 Fuß-Container anhängbar. Auf dem Hängeboden können auch Palettengut und andere Kollo geladen und gesichert werden. Der Hängeboden hängt an Hydraulikbeinen und wird mit Führungselementen starr mit der Zelle fixiert.



Schwer- und Großlasttransport mit doppeltem Hochschulterfahrwerk, hydraulisch angehoben (Zurüstsatz). Die Fahrwerksträgerteile sind zugleich als Treibstoff- und Zusatztanks ausgebildet. Beim Containertransport erlaubt die Anhebung auch die Absetzung von Last und Containern auf untergerollte Trailer.

Scy-crane als Lufttanker

Als Transportflugzeug ist die Boeing (MDD) C 17 Globemaster III die derzeit einzige diskutable Option.

Grund: Die generelle Verfügbarkeit am Markt - beim Hersteller also -, die bereits vorhandene erfolgreiche Tätigkeit in der Katastrophenhilfe; die Ladekapazität und die besonderen Flugeigenschaften.

Der Markt der Transportflugzeuge ist sehr schwierig, kurzfristige Abhilfe ist nicht in Sicht. Insbesondere das Segment von Tragfähigkeiten zwischen 50-100 t., den besonderen Flugeigenschaften, Heckrampe, ausreichender interkontinentaler Reichweite und Luftbetankbarkeit sowie Reisegeschwindigkeit reduziert sich derzeit praktisch auf dieses Modell. Entsprechende Modelle mit allen Eigenschaften sind derzeit nur im militärischen Bereich vorhanden, die um eine Zivilvariante oder zivile Adaption zu ergänzen wären.

Reichweite: 4.630 nm (9.430 km)

Zuladung: 77 t., Zweispurbeladung für Fahrzeuge,

Besatzung: 2 Piloten, 1 Lademeister, bis 110 Passagiere /Einsatzpersonal oder Evakuierungspassagiere

Entscheidend für die Beschaffung eigener Transportkapazität ist die sonst bestehende Notwendigkeit, Transportleistung auf dem Chartermarkt aktuell zu buchen, was dann teuer und oft mit Zeitverzögerungen und begrenzten Kapazitäten verbunden ist. Zudem haben die buchbaren Zivilmaschinen nicht die erforderlichen Flugleistungseigenschaften. Die unabhängige sofortverfügbare planbare Transportkapazität und Einsatzleistung im Systemverbund hat uns bewogen, eigene Flugzeuge zu beschaffen. Wesentlich ist diese Transportleistung auch im Havarie- und Bergungsfall, wenn zusätzliche Ausrüstung, Werftpersonal, Werftersatzteile etc. zum Havaristen zu transportieren sind bzw. in dessen größtmögliche Nähe.

Das erlaubt auch, die stiftungsinterne Versorgung wo im Luftwege sinnvoll zu Selbstkosten zu fliegen im eigenen Bedarfssystem zu jeder Zeit im freien Abruf. Außerdem kann bei einsatzfreien Zeiten Hilfe auch für andere Institutionen (UNICEF, UNHCR, Welthungerhilfe, andere Organisationen) nach deren Bedarf und Anforderung geflogen und auf der Achse transportiert werden. Das auch zur Entlastung der sonst beizuziehenden militärischen Hilfeleistungen, bei denen sich die bekannten Zuständigkeits- und hoheitsrechtlichen Probleme sowie Überflugrechtsprobleme ergeben, die bei einer anerkannten NGO fortfallen.

Bei der Auswahl des Flugzeugtyps spielt neben der Gesamtzuladung die Fahrzeugkapazität im Ladevolumen eine entscheidende Rolle. Die C 17 kann Fahrzeuge in zwei Fahrspuren laden und ist in den Abmessungen an den Stiftungsfuhrpark angepasst. Damit kann bei einem Flug eine größere Zahl an Fahrzeugen transportiert werden als in jeder anderen Option. Das erhöht die Effizienz und vermeidet sonst erforderliche Zusatzflüge, deren Zeit- und Treibstoffverbrauch. Es kann mehr schneller in weniger Flügen geleistet werden, damit zu deutlich verringerten Betriebs-, Treibstoff- und Wartungsaufwänden. Der hohe Anschaffungspreis relativiert sich dadurch wieder zu einem effizienten und wirtschaftlichen Gesamt-System.

Oil Pollution Control

Bei schweren Naturkatastrophen, Industrieunfällen, im Havariefall besteht immer Öl- und Chemieunfallgefahr. Dafür sind die speziellen Hochleistungs-Oil Pollution Schiffe vorgesehen. Diese Schiffe (hier Grundmodell, verlängerbar) sind hochseeräumfähig und haben ein spezielles System zum Räumen im Flachwasser bis Ufernähe an Bord. Es kann über schwimmende Skimmer mit ausklappbarer Räumschulter und geschleppte Skimmerketten in Ölsperrbarrieren abgeschöpft werden. Dafür sind anstelle der Tochterboote bei den S.A.R.-Schiffen modifizierte Tochterschlepper an Bord, die flachwasserfähig Räumbarrieren bis in Strandnähe schleppen können als flexibel einsetzbares modulares System. Das Räumgut wird in Slooptanks aufgenommen, in dieser Größe bis ca. 9.000 t. Durch die spezielle Räumschulter, die beiderseitig ausfahrbar ist, kann auch bei Seegang geräumt werden, bei ausreichend ruhiger See mit einer Räumbreite von mind. 25 Metern, über Schiffsbreite, die über das mobile modulare Erweiterungssystem erheblich verbreitert werden kann..

Darüber hinaus kann Chemie verwendet werden zum Ansatz ölbindender Mittel, dazu hat das Schiff eine Ausbringungsanlage an Bord.

Uns lag ein Angebot vor, aus Kohlestoffen (Nano-Techniken) einen bindungsfähigen Stoff zu versprühen, der umweltverträglich ist ohne Chemiebelastung, und der auch abgesunkendes Öl unter Wasser binden können soll. Wir haben dafür eine eigene Ausbringungsform entwickelt, diese Elemente unter Wasser zu bringen mit Wirkung bis zum Grund. Dieses Material könnte zusammen mit dem aufgefangenen Öl weiter verwendet/recicled werden. Wir beobachten neue Entwicklungen und halten uns für alles offen, was hier einen nutzbaren Fortschritt bringt, und passen die Schiffe dann daran an. Bestehende in Markt noch nicht verwertete Labormodelle können dabei von uns u.U. zum Eigengebrauch ausentwickelt werden zur damit Marktreife.

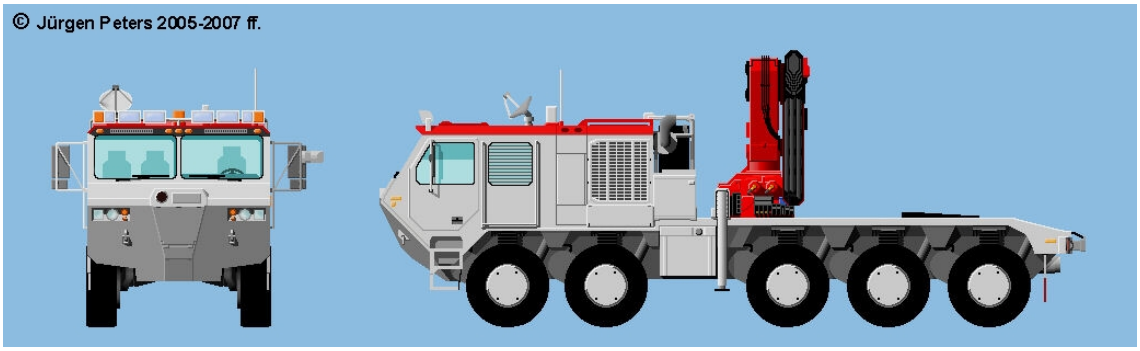
Der Fuhrpark

Basis wird ein modulares Fahrgestellsystem für verschiedene Zwecke, dass derzeit auf dem Basismodell der Hummer-Familie für kleine Fahrzeuge und der Oshkosh-Familie für schwere LKW und Spezialfahrzeuge aufbaut.

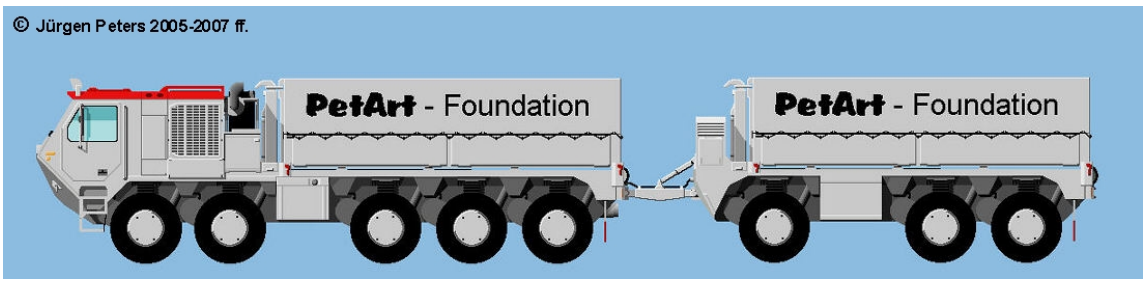
In der LKW-Klasse sind Motorleistungen zwischen 350 bis 1.200 PS vorgesehen. Die Klasse bis 1.200 PS wird als Sonderzugmaschine und mobile Generatorstation vorgesehen sowie als schweres Bergungsfahrzeug und Roadtrain-Zugmaschine. Die Fahrzeuge sind ausgelegt, mit langen schweren Koppelzügen zu fahren, auch wenn das in krisenfreien Zeiten die Straßenverkehrsordnungen nicht erlauben würden. In Katastrophenfall ist die normale Anordnung aufgehoben zum Ausnahmezustand. Hier zählt dann, was zur Hilfe technisch möglich ist. Da solche „Road-Trains“ mit Allradlenkung und Allrad-Kraftantrieb samt Fahrspur- und Fahrzeuglage-Sensorsteuerung im gesamten Zug fahren werden können auch enge Kurven und Ortsdurchfahrten mit langen Koppelzügen durchfahren werden.

Es ist vorgesehen, diesen Transportzügen die Fähigkeit einer hydraulischen Fahrzeug- und Ladungstrimmung nach Lage des Fahrzeugs und der Ladung zum Boden beizugeben, zur Hangfahrt auch mit voller Ladung, als Teil der besonderen Geländefähigkeiten.

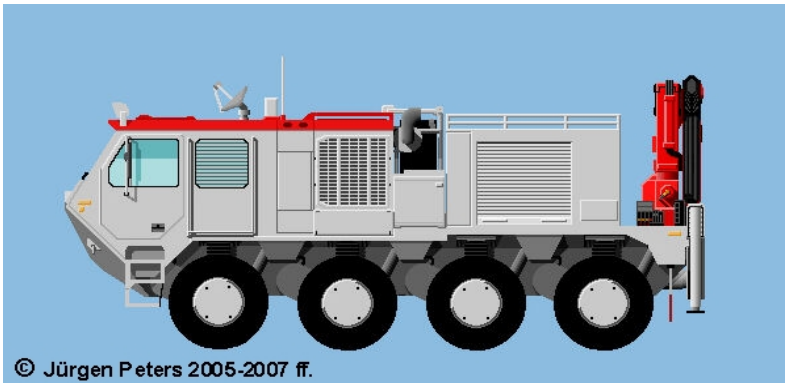
Ausgangsbasis ist ein Fahrgestell mit 5 Radgruppen als Trailerzugmaschine und als Wechsellader, mit Schlafkoje und Sitzplatz für den Fahrer und Zusatzplatz bis 2 Mann Besatzung. Routenmanagement über GPS, Digital Intercom incl. Karten- und Infomanagement, SATCOM und Funk. Eine Dachluke für Sonderaufbauten und Fahren im Gelände mit Rundum-Außensicht ist vorgesehen. Auch als Notausstieg beim Tiefwaten etc. Sensor-Fahrhilfen- und Video-Fahrzeugüberwachung.



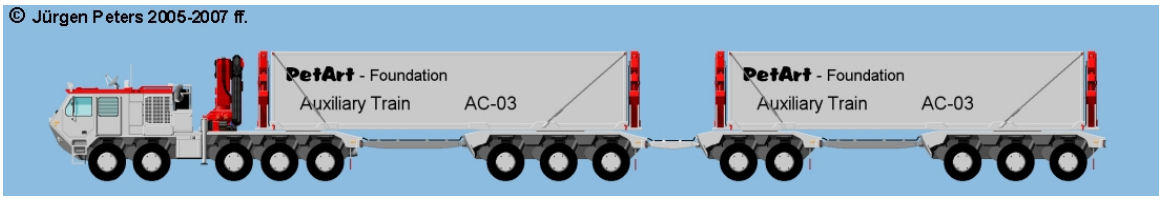
Hier die Trailerzugmaschine mit Faltkran bis ca. 25 t.



Hier als Wechsellader mit Tageskabine und Anhänger mit autonomem Kühlaggregat für geschlossene Wechsellader und Container.



Hier als Sonderzugmaschine mit Rüstsatz und Arbeitskran bis ca. 15 t.



Hier als „Short Train“, mit Sattelauflieger und selbstlenkendem angetriebenem Anhänger für 2 x 40 Fuß Seecontainer (Mit Seitenabsetzanlage). Die Kraftleistungsübertragung erfolgt über Stromkabel in der Deichsel. Anders als normale Standardauflieger erhalten die Auflieger und Anhänger trimmbare Drehschemel in allen Radsatzblöcken und eine zusätzliche verstärkte Zugstange, damit der Zug beim Fahren über Hindernisse und in schwerem Gelände nicht auseinander reißt und besser lenkbar ist zum ggf. ein- und ausschwenken einzelner Fahrgestelle um Hindernisse herum sowie zum Fahrspur-Auslenken in engen Kurven.

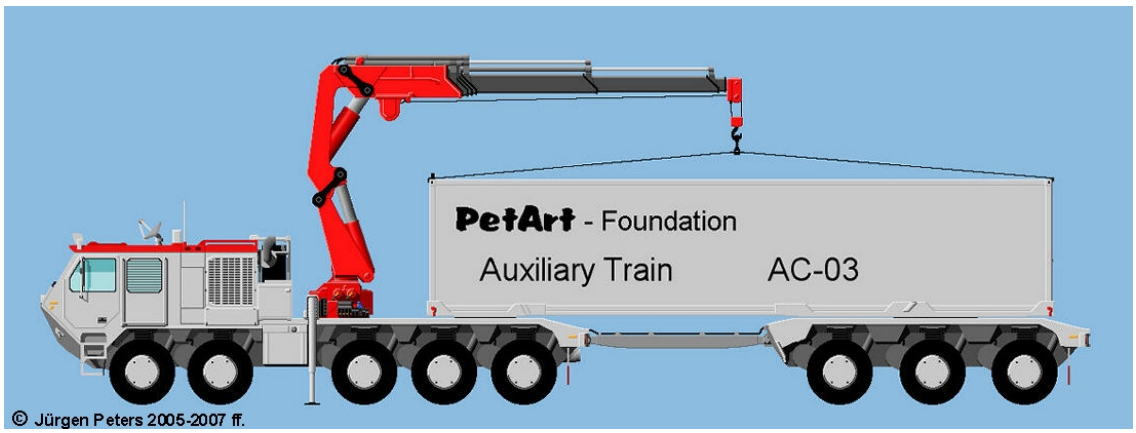
Da die Motorgruppen als Fahrstromgeneratoren arbeiten, sind sie als Kraftblöcke mit wenigen Standard-Anschlüssen als Block austausch- und auswechselbar. Es kann damit in den Fahrgestellen auch die Motorleistung nach Bedarf gewechselt werden. Der Hydraulikbereich, das Bordstromnetz und die anderen Betriebskreise bleiben autonom im Fahrzeug. Auch die Nabenmotorleistung ist austauschbar. Ein Radwechsel genügt. Die Nabenmotoren dienen als Bremsen, samt einem zusätzlichen Hilfssystem. Die Fahrzeuge sollen sowohl mit der bekannten und vertrauten Matrix Lenkrad, Gas- und Bremspedal samt Wahlhebel Fahrmodus gefahren werden wie mit einer mobilen Joysticksteuerung z. B. beim Fahren mittels Rundumsicht aus der Dachluke. Ferner erhalten die Fahrzeuge eine kabelgebundene wie WLAN-Fernsteuerung zum Fahren von außen in besonders gefährlichem Gelände.

Je nach Sraßenverhältnissen, Art der Ladung und Gesamtgewicht kann auch mit „Long Trains“ gefahren werden, dann mit 2 Anhängern und Zugmaschinen der Klasse 750 bis 1.200 Ps. Entscheidend ist nicht die Länge des Zuges, sondern das Gesamtgewicht.

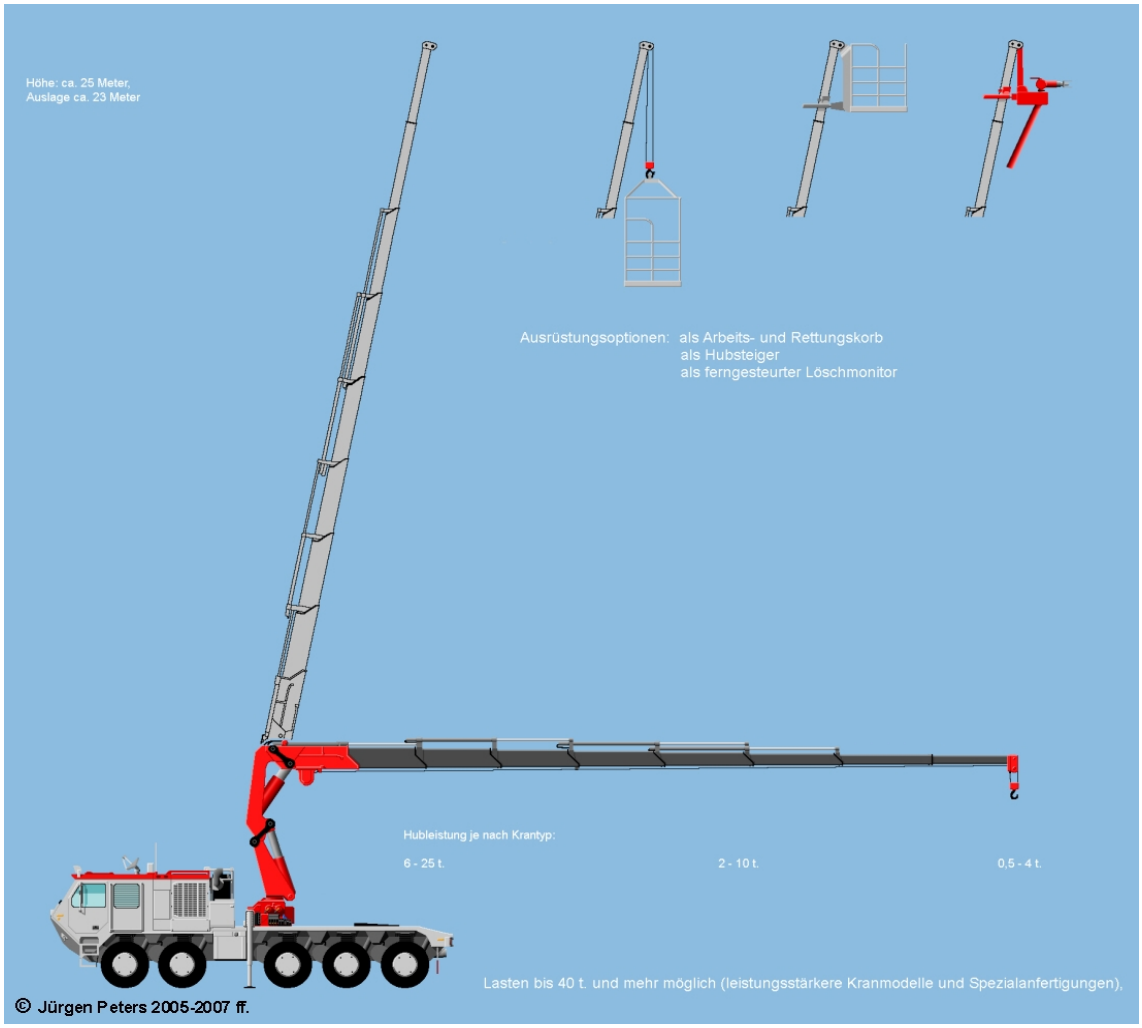
In der Regel werden in zerstörten Strukturen auch keine ausreichenden Umschlageinrichtungen mehr vorhanden sein oder nicht dort, wo man sie braucht. Daher stellen wir die Autonomie mit eigener Umschlagtechnik her.

Die Auflieger und Anhängertrailer können mit Seitenabsetzanlagen für den

Containerumschlag zusatzausgerüstet werden. Außerdem stehen autonome Autokräne und die Faltkräne auf den Zugmaschinen zur Verfügung. Hier einige Beispiele:

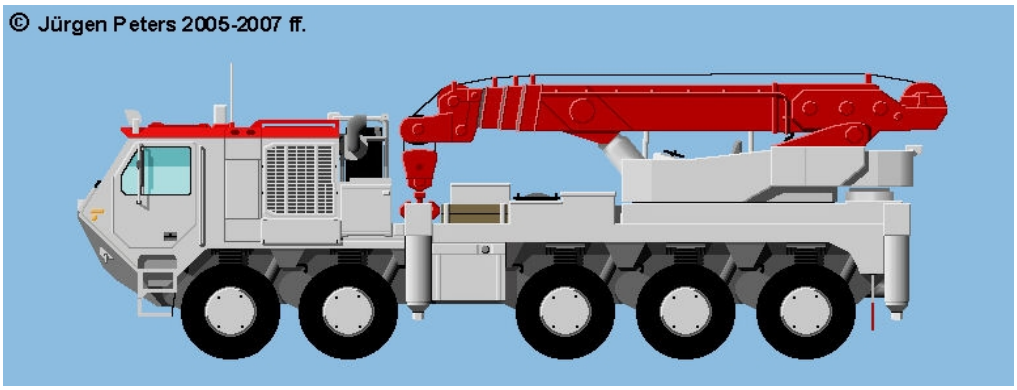


Hier als Container-Umschlagkran.

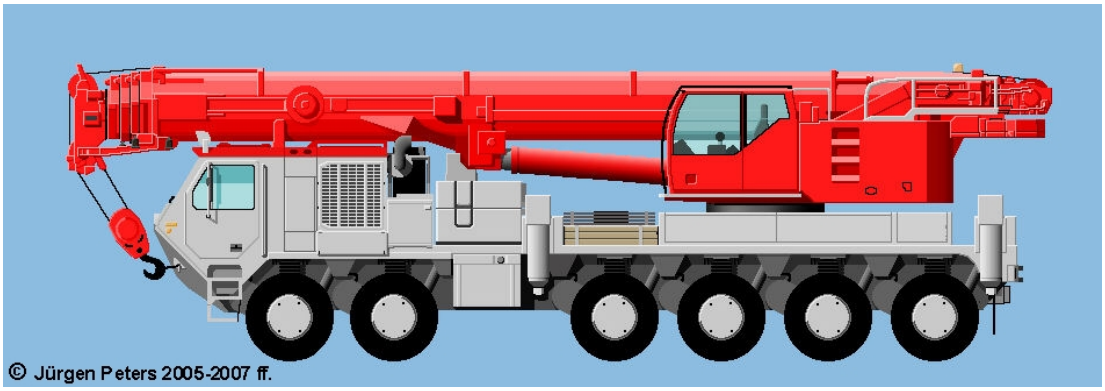


Dieser Kran ist vielfältig nutzbar, z.B. als Hubsteiger, als Waterfog-Gerät im Löscheinsatz, und solche Kräne können im Waagerechtbetrieb auch durch Fenster und Türen greifen z.B. bei Bergungsarbeiten in zusammengestürzten Ruinen usw. Sie dienen auch zum Aufbau von Auffanglagern und deren Strukturen.

Dazu kommen Standard-Autokräne zur Bergung und Trümmerräumung sowie zum mobilen Kaiumschlag z.B. vom Schiff auf das Land, oder für andere Kranarbeiten jeder Art.

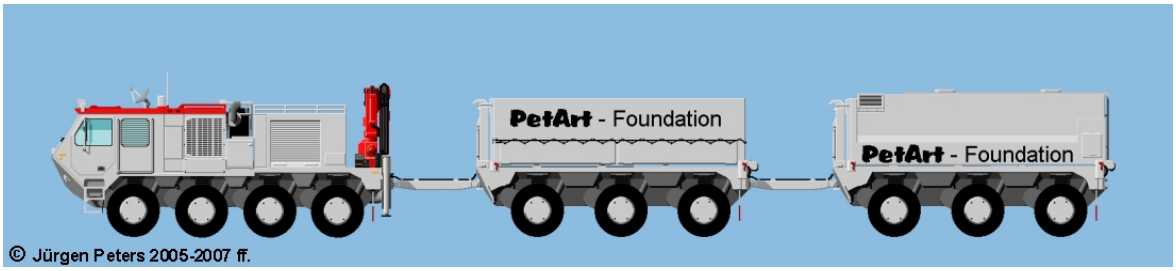


Hier ein kurzer Bergungskran mit Hubleistung bis 90 t. Solche Kräne können z.B. in großen Trains als Bergungseinheiten und Arbeitskräne mitfahren.



Hier ein schwerer Teleskopkran mit einer Hubleistung bis ca. 110 t. Eine Funktion der Kaiumschlag mit langer Auslage.

Wichtig dabei ist, dass die Hubleistung bei Auslage noch für beladene Seecontainer ausreicht. Auch als Bergungs- und Baukran gedacht.

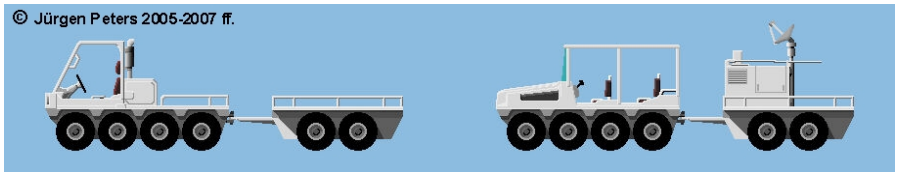


Als weitere Transportgruppe sind solche „Geländetrains“ vorgesehen zum Befahren von unwegsamen sehr schwierigen Geländen, in denen die Benutzung der Containertrains nicht mehr möglich ist. Hier kommen Wechsellader zum Einsatz mit kurzen Radständen zum Überrollen auch größerer Hindernisse, zum Fahren in schwerem und tiefem Gelände mit Gummiketten und für die Wasserfahrt. Hier mit einem General Cargo- und einem gekühlten Trinkwassertankanhänger.

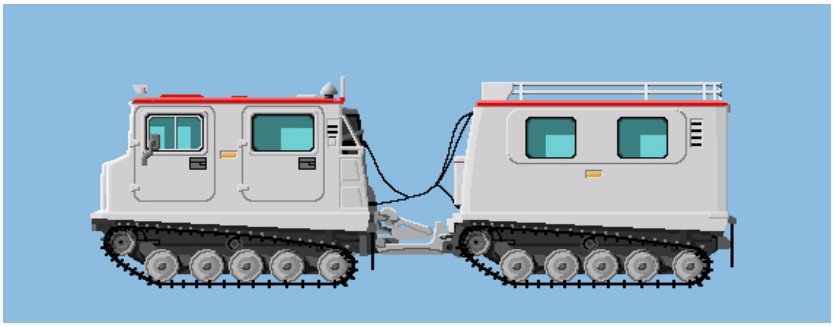
Spezialfahrzeuge

Es ist vorgesehen, Fahrzeuge für verschiedene Zusatzzwecke zu beschaffen.

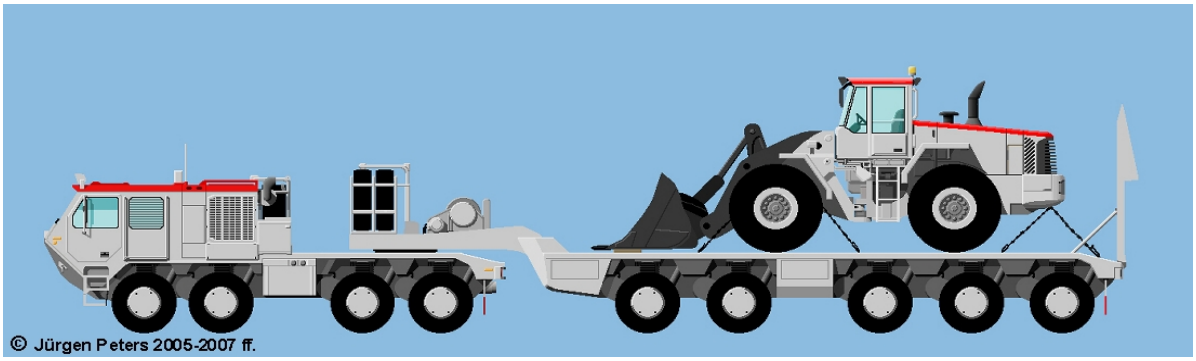
Dazu gehören:



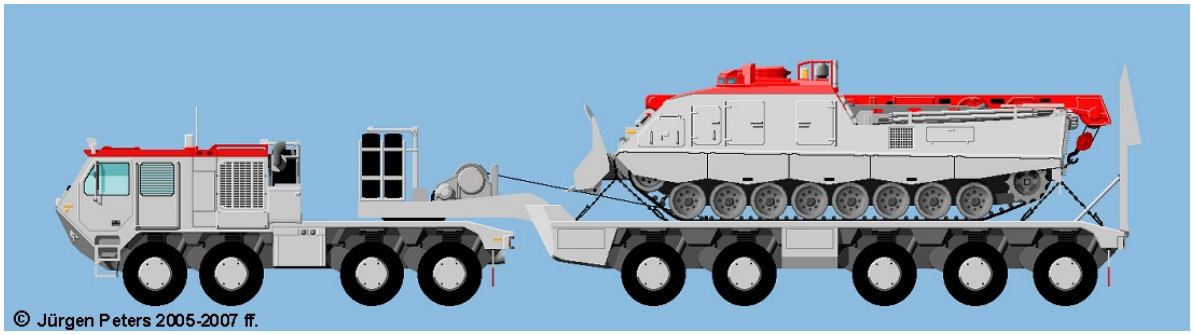
Argo Teamfahrzeuge für Scouts und Helferteams.



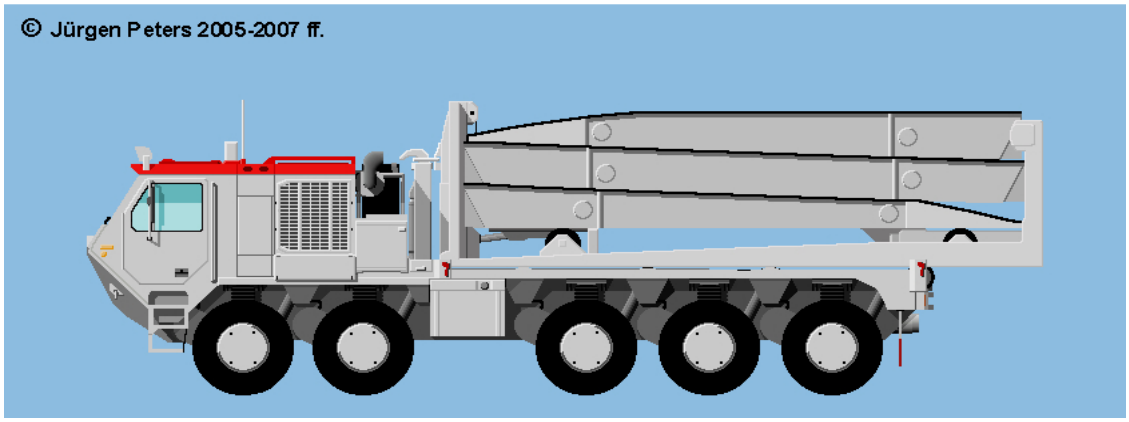
Alvis-Hägglund Fahrzeuge mit Kettenantrieb, schwimmfähig. Insbesondere für Gebirgseinsätze und sehr schweres Gelände, Medecvac und Stabsfahrzeug.



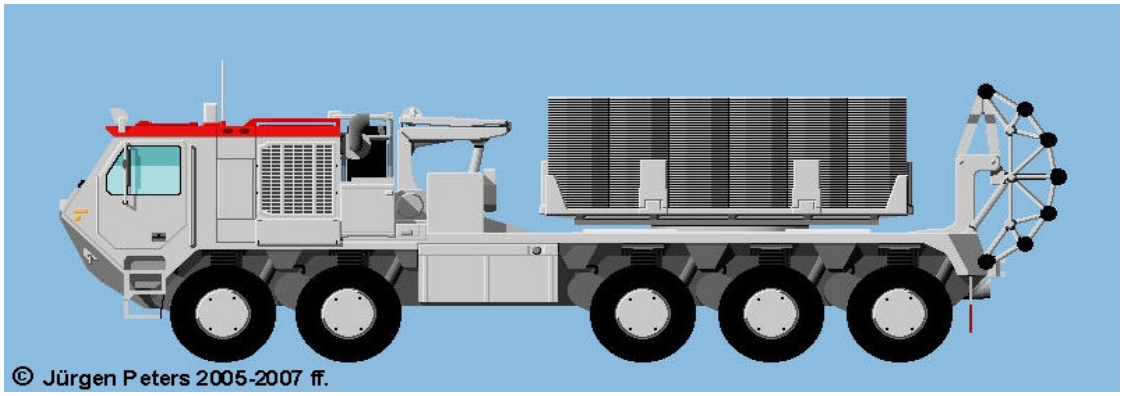
Amphibischer Transporter mit großem Radlader.



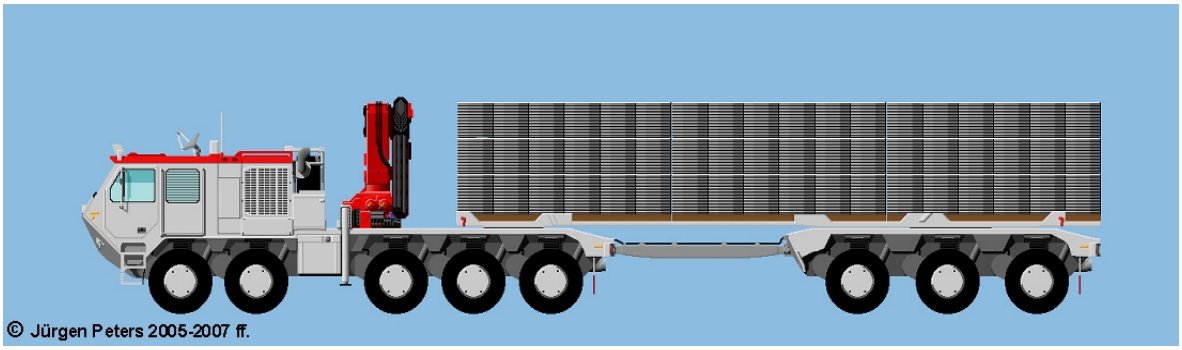
Amphibischer Transporter mit Bergepanzer - schweres Räum- und Bergungsgerät.



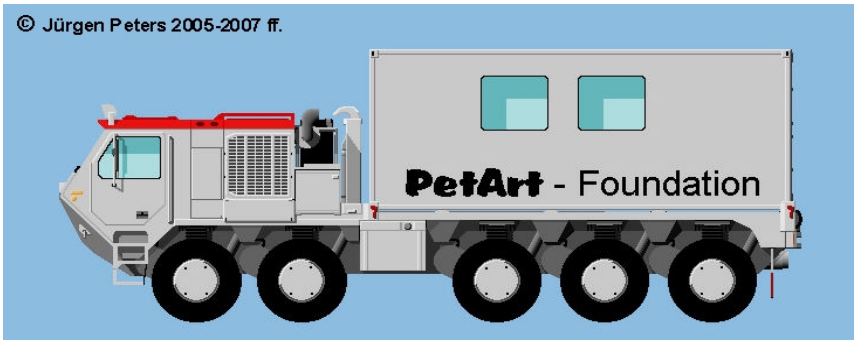
Schnellbrücke (3 Elemente) auf Wechsellader.



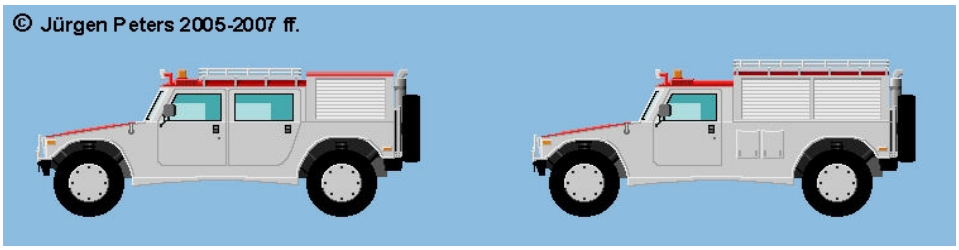
Straßenleger zur Herstellung befestigter Landungszonen, Wege und Lagerplätze sowie Luftlandezonen.



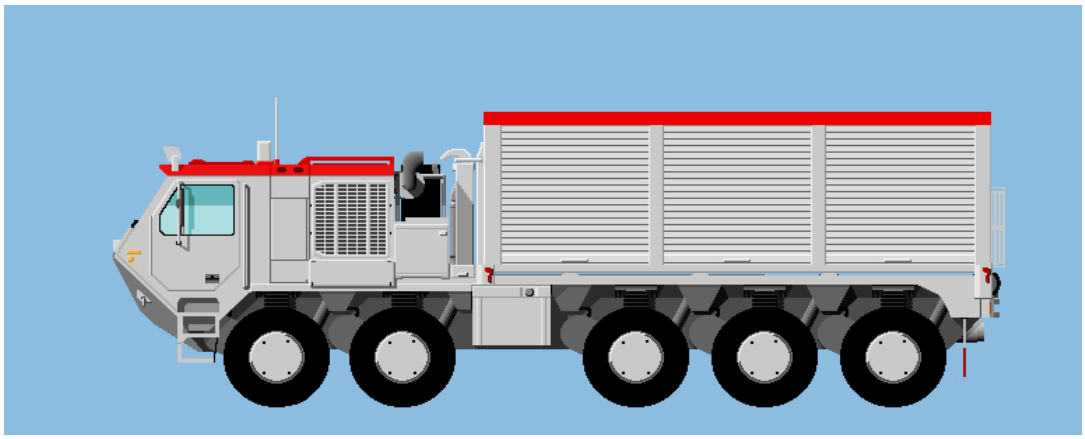
Elementetransporter für den Straßenleger.



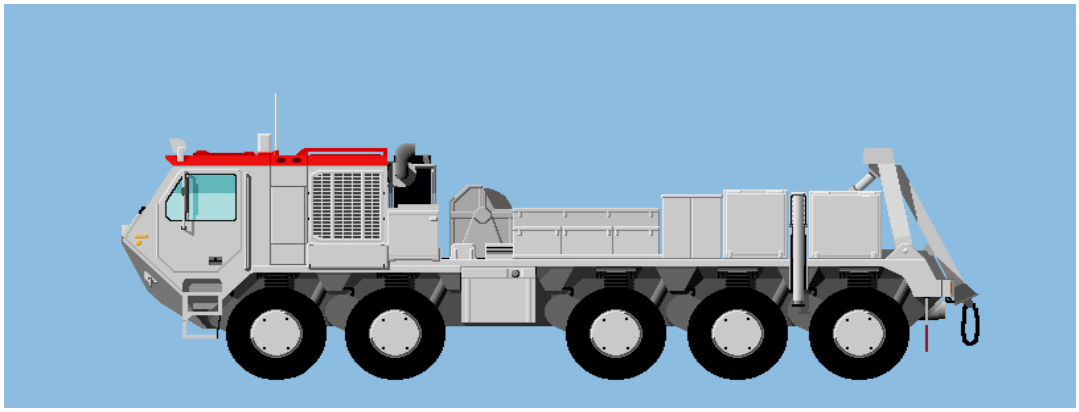
Trainsupport (Medecvac, Office, Küche u.a.m.) In Containermodulen auf Wechsellader



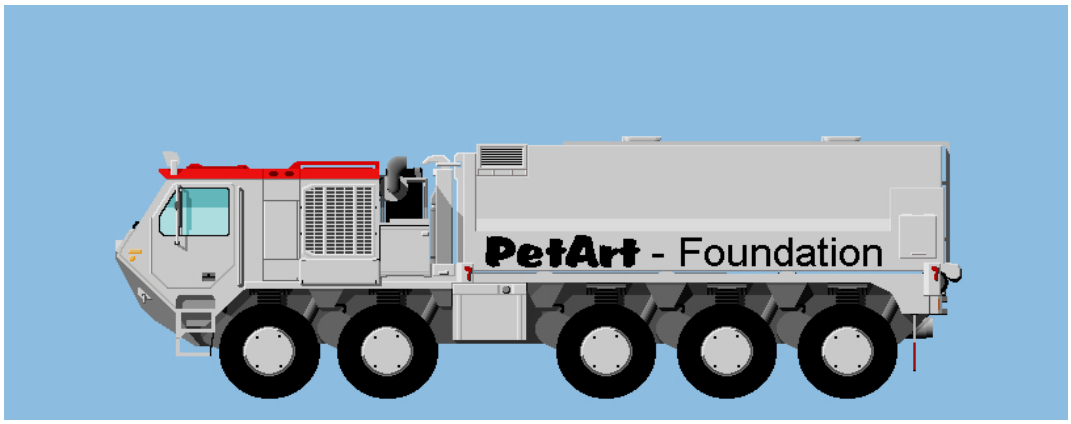
Kleine Rüstfahrzeuge.



Schweres Rüstfahrzeug auf Wechsellader.

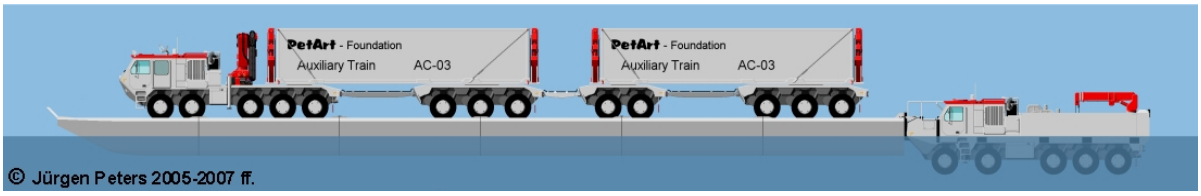


Bergungs- und Abschleppfahrzeug.

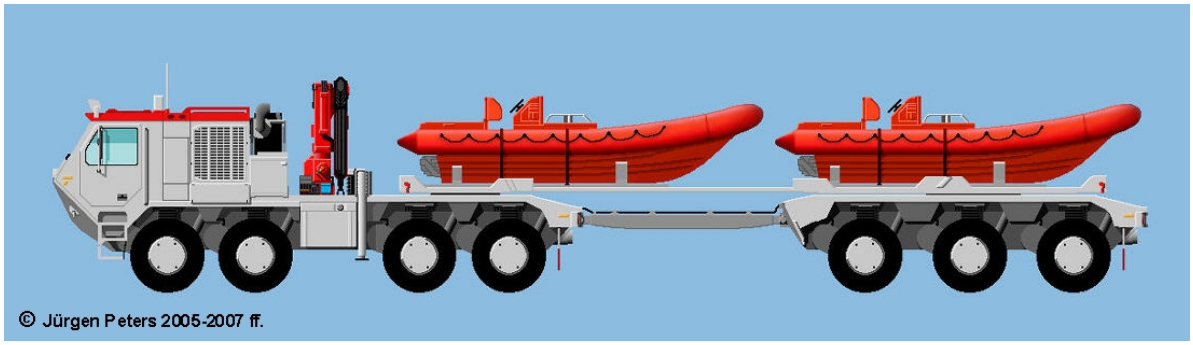


Trinkwassertankwagen mit Kühltank. In ähnlichen Tanks wird Treibstoff mitgeführt.

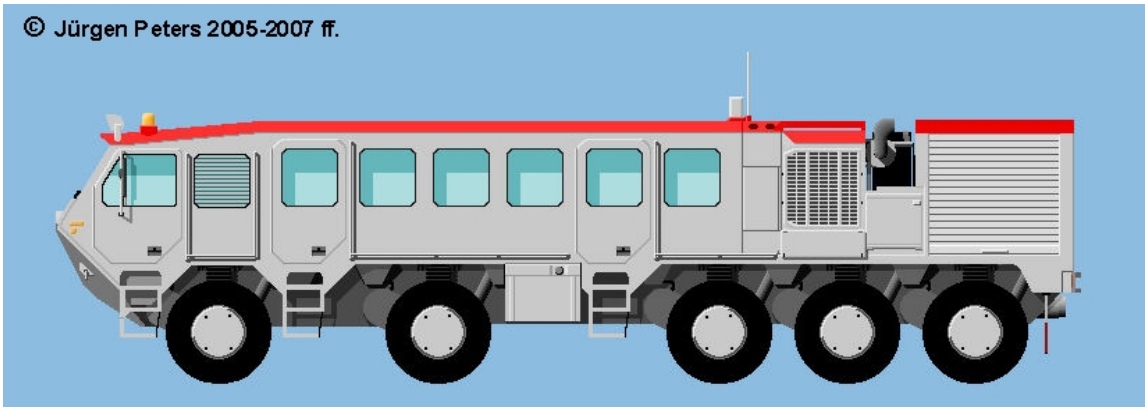
Fährbrücke mit 3 Elementen und Schwimmschlepper. Einsetzbar als Fährponton sowie mit weiteren Elementen als Pontonbrücke. Die Schlepper verfügen über einen Rammpfahl als Bodenanker und eine starke Seilwinde. Wenn sich zwei Schlepper an Land damit verankern kann eine Seilzug-Trajektfähre gebildet werden.



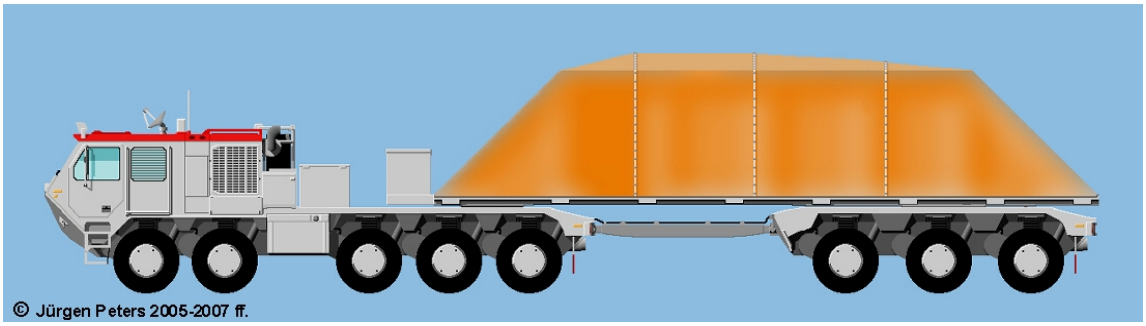
Fährponton mit Schubschlepper, Beladung ein Short Train



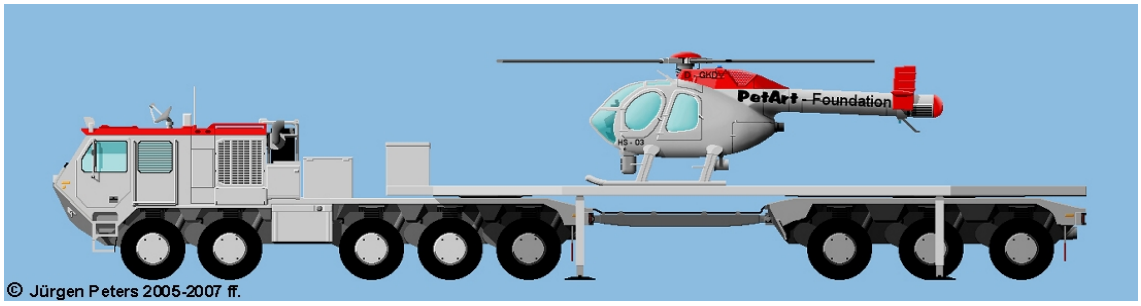
Transporter mit Ride-Booten für den Fluss- und Hochwassereinsatz



Schwerer amphibischer Einsatzteamtransporter mit Rüstsatz. Mit Schlafplätzen und Teamprotektion.



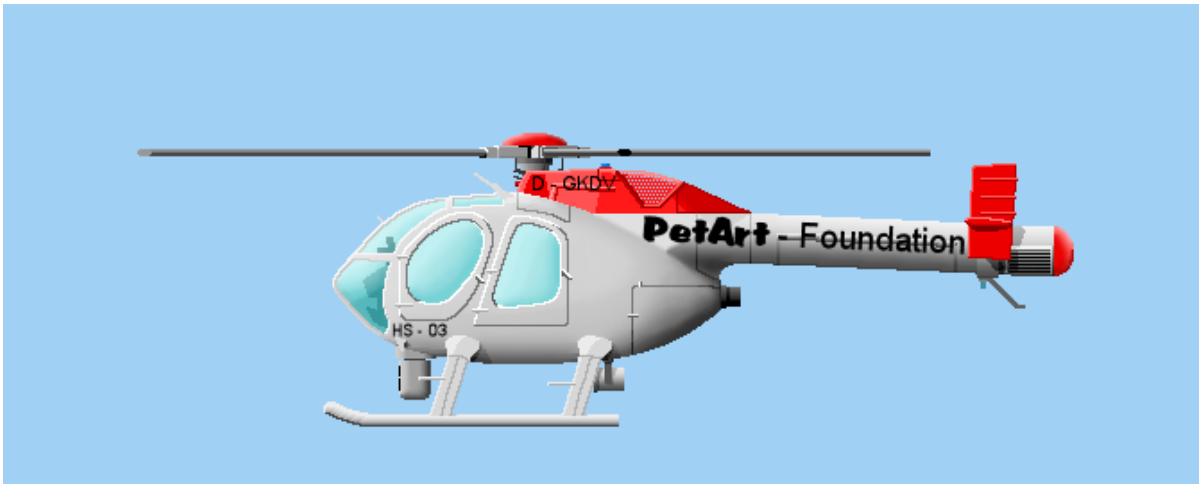
Hubschrauberzug: hier in Transportstatus als rollender Hangar



Hier in Flugbereitschaft. Der Hubschrauber wird im Transportstatus mit zusammengelegtem Rotor im rollenden Hangar transportiert und kann im Zugbetrieb gewartet und betankt werden. Die Plattform kann auch von den Aerospatiale SA.365 direkt angeflogen und als mobile Winsch- und Ladungsabsetzplattform für die S.A.R.-Hubschrauber genutzt werden. Die Plattform ist für Gewichte bis 40 Tonnen ausgelegt. Zum Lastumschlag bei Luftabsetzungen kommen die LKW-Kräne zum Ansatz. Damit können jederzeit Ausrüstung, Versorgungsgut, Fahrzeuge und Personal nach Bedarf in einen rollenden Transport nachgeflogen oder herausgenommen werden in Geländeunabhängigkeit. Es genügt z.B. im Buschgelände, eine ausreichende Lichtung freizumachen, die für einen Hubschrauberanflug reicht. Auch Kranke und Verletzte im Train können so fast jederzeit aufgenommen und ausgeflogen werfen. Es wäre theoretisch möglich, im rollenden Einsatz mittels der Sky-cranes insbesondere einen kompletten Train samt Ladung aufzuloesen und auszufliegen oder an einen anderen Punkt zu bringen.

Als Train-Hubschrauber derzeit vorgesehen:

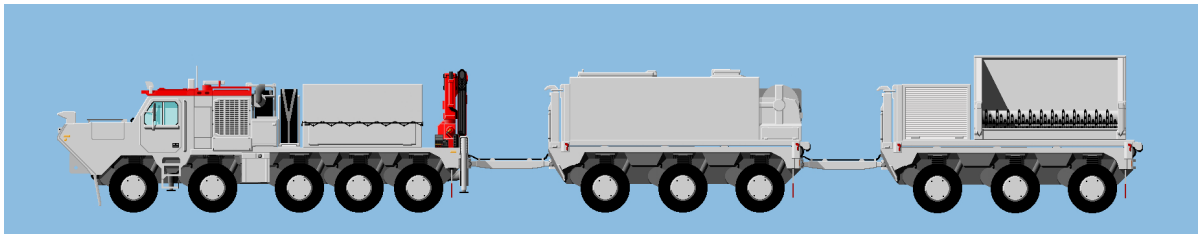
MD Helicopters Inc. (Bell-Boeing) MD 500/520 „Defender“



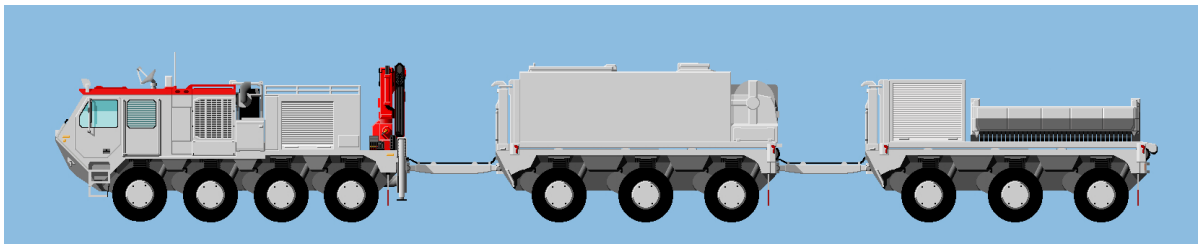
Reichweite:	489 km
Geschwindigkeit:	Cruise Speed 249 km/h, Maximum Speed 280 km/h
Ladefähigkeit:	800 Kg (innen), 1.004 Kg (Außenlast)
Besatzung:	1 Pilot, bis 3 Passagiere

Es ist vorgesehen, diese Hubschrauber zur Routenaufklärung auf Hindernisse zur Information an das Roadmasterteam über die aktuelle Routenlage einzusetzen sowie mit Spezialsensoren zur Minen- und Sprengmittelaufklärung. Danach kann je nach Geländelage auch eine Schleppschlittenanlage zum Einsatz kommen wie ein luftschleppbares Hovercraft-Minenräumgerät mit EM-Anlage z.B.

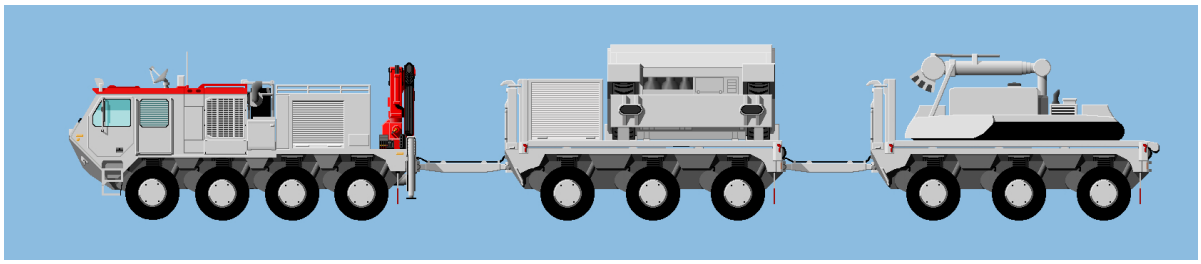
Minenräumzug auf dem Marsch. Bestehend aus:



Räumfahrzeug (gepanzert) mit Tank für Bodenschussgranulat, Kettenschlägelsatz mit Ersatzteilen und Rüstsatz.



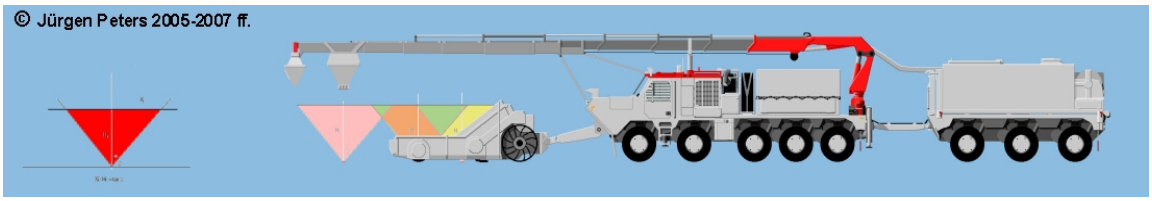
Zugmaschine und Generatorwagen für die EM-Anlage mit Ersatztank für Bodenschussgranulat, EM-Vorsatz mit Wartungs- und Rüstsatz.



Zugmaschine , Vorschubwagen mit Bodenroller, Hovercraft-Zug- und Schubschlitten.

Bei Langstreckenräumung und Räumung in schwierigen und brandgefährdeten Bereichen fährt noch ein Feuerlösch- und Tankzug mit sowie ein Stabs-Kommandowagen samt ggf. Zusatzpersonal

Minenräumzug in Aktion



Zur Minenräumung wird ein spezielles gepanzertes Fahrzeug verwendet. Dieses Fahrzeug schiebt ein Räumgerät mit Bodenrollen und Schlägelwalze, dem ein EM-Gerät angefügt werden kann. Der rote Kegel markiert das Hauptsprengfeld (Druck- und Splitterwirkung) der Landminen und Streumunition. Am geschützten und stabilisierten Kranausleger ist ein vorausreichender gepanzerter Sensorkopf angebracht samt bei Bedarf einer Bodendruckanlage (Bodenschussgerät, Weltneuheit), mit dem auch Sprengfallen und der Wegrand und samt Gräben geräumt werden können. Der Schubwagen verfügt über eine Räumschulter und einen Fahrbahnmarker mit Farbe, um die Piste zu markieren als geräumter Fahrweg für den nachfolgenden Train und Verkehr

Auf dem Transport wird der Vorschubwagen zerlegt auf Anhängern transportiert. Er kann dann auch gewartet und repariert werden, der Minenzug führt alles dazu Benötigte mit. Der Kran ist dann zugleich Last- und Montagekran. Bei Standardverhältnissen auf Straßen und festen Pisten sollte eine Räumgeschwindigkeit von 50 km/h erreicht werden.

Wichtig ist die nochmalige Anmerkung, dass dieses System die UNO-Norm von 98,8 % Erfolgsrate für Human Mine Defence erreichen soll. Geräumt werden Landestellen am Strand, Fahrwege und Lagerplätze sowie Landestellen für den Flugbetrieb. Die Bodenschussanlage ist wesentlich gerade auch für das Räumen in Gras- und Buschgebieten, ohne diese vorab mähen und planieren zu müssen. Bei Bedarf kann auch der Bergepanzer mit Vorschubwagen eingesetzt werden z.B. zum Durchbruch durch Wald- und Buschland, wenn Pisten zerstört oder nicht mehr vorhanden sind und der Train sich seinen eigenen Weg durch das verminte Gelände suchen muss.

Wir haben hier auf Planierraupen verzichtet, weil ein Bergepanzer wesentlich universeller und kraftvoller ausgestattet und multifuktional einsetzbar ist mit wesentlich besserer Protektion und Unempfindlichkeit zum Fahren und Räumen in Trümmern, durch Ruinen, bei der Minenräumung u.a.m. Diese Panzer können auch unter Wasser arbeiten und z.B. Furten und Wasserdurchquerungen frei räumen sowie Brückenrampen und Fähranlegestellen in Böschungen graben.

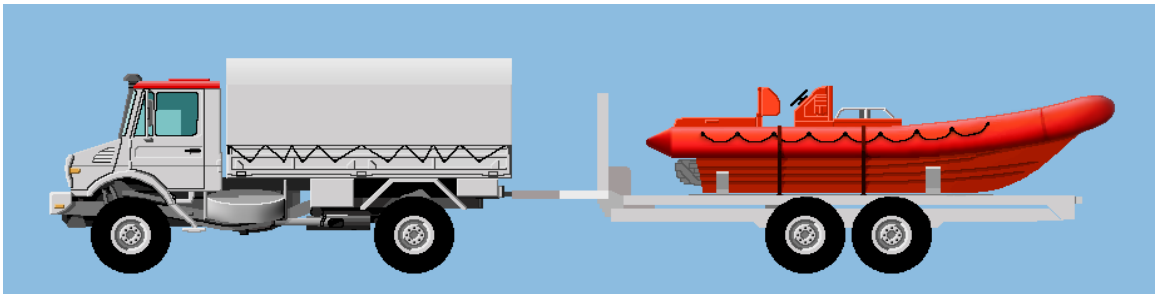
Wichtig sind dagegen schwere Radlader mit verschiedenen Räum- und Transportvorsätzen als universelle Ladehilfen, Planierer und Erdbeweger. Sie arbeiten zusammen mit den Straßenlegern, wenn diese die Plattenelemente z.B. als Landeflächen und Lagerböden zum Zelt- und Versorgungsgutlageraufbau auslegen, wenn Bodenfächen dazu planiert und befestigt werden müssen. Wenn Latrinengruben auszuheben sind u.a.m. Auch die Autorkrane sind hier mit verschiedenen Vorsätzen ausstattbar, von Hebezeug bis Baggergerät, Rammgeräten, Erdbohrern u.a.m. Die Flexibilität des Systems und damit die hohe Arbeitsgeschwindigkeit und Effizienz sind hier das bestimmende Element.

Eine weitere Fahrzeugfamilie bilden die UNIMOG´s

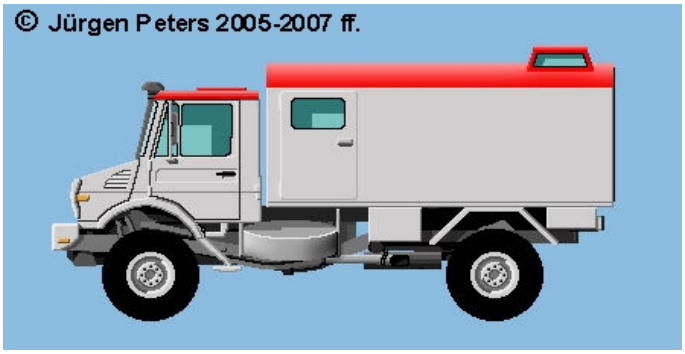
Sie bilden die Basis für lokale Kleinversorgungen und Spezialaufgaben.

Hier als Brunnenbohrgerät für Trink- und Löschwasserbrunnen.

Hier als General Cargo Transporter



Hier als General Cargo mit Ride-Boot auf Ablauf-Anhänger



Hier als Versorger, Medecvac u.a.m.

Die Unimog-Familie ist vielseitig verwendbar, einfach luftverlastbar und sehr geändegängig. Sie wird vor allem in ländlichen Gebieten mit geringerer Bevölkerungsdichte sowie daraus geringerem Zuladungsbedarf eingesetzt werden sowie bei zahlreichen Spezialaufgaben.

Das Stabssystem

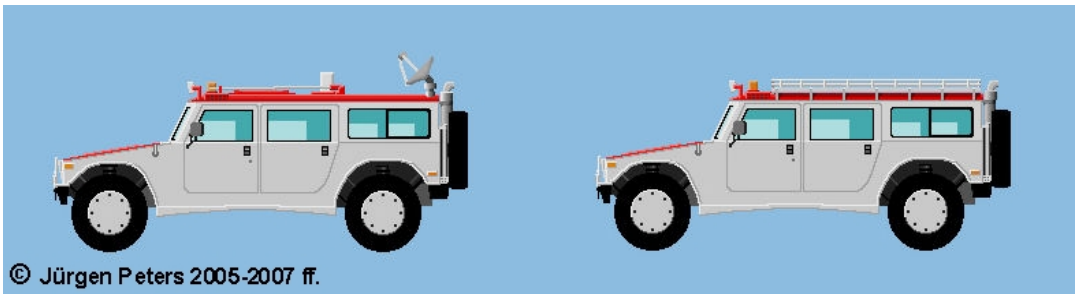
Es wird üblich sein, Einsätze zentral zu führen und dezentral im Ablauf zu organisieren und zu koordinieren nach aktueller Lage. Es ist ein Zweiwege-System mit einer Rahmenpräferenz „von oben“ und einer Rahmenausfüllung „von unten“ im laufenden gegenseitigen Abgleich vorgesehen. Wir wollen damit die schematisierende lageunangepasste starre Zentralführung vermeiden, die zu schweren Fehlern führen kann wie eine unstrukturierte Lokalführung ohne Einbindung in das Gesamtnetzwerk. Das setzt zwingend voraus, dass auch die Untergruppenführungsebene alle Informationen abrufbar verfügbar hat und mit der Haupteinsatzleitung wie den Gruppenkommandos kommunizieren und sich austauschen kann. Den lokalen Einsatz führt das Gruppenkommando nach Lage vor Ort und bestimmt daraus seinen aktuellen Bedarf, notfalls auch unabhängig, wenn einmal die Führungsanbindung abreißen sollte. Dieses zu kordinieren und in das Gesamteinsatznetz zu verzweigen ist eine der Kernaufgaben der Haupteinsatzleitung, die aus ihren gesammelten Erkenntnissen den Gruppenkommandos die Gesamtlenkung nach Gesamtlage vorgibt. Das gilt auch für den Ansatz von Hilfe- und Bergungsteams für die eigenen Einsatzkräfte in Notlagen. Das setzt eine sehr hohe Professionalität, Flexibilität, Klarheit und Sicherheit in der Befehlsstruktur samt umfassender Information an allen Stellen voraus. In einer solchen Struktur ist für individuelle Profilprobleme und in soweit „schwache Persönlichkeiten“, die das „Korset einer Funktion“ benötigen zum Selbstwertgefühl kein Platz. Hier brauchen wir an jedem Platz sehr gestandene Persönlichkeiten mit Durchsetzungskraft und physischer Präsenz gerade in Lokationen vor Ort, um sich dort auch in schwierigen Lagen zu behaupten und durchzusetzen, und die kein Problem damit haben, sowohl nachhaltig zu führen wie zugleich im Teamnetzwerk zu arbeiten und sich dort einzubinden.

Zur Lageerkundung spielt die eigene Luftaufklärung eine zentrale Rolle wie schon vorgestellt. Die Haupteinsatzleitung wird sich in der Regel an Bord des Schiffs des „Commanders on Szene“ (C.o.S.) befinden. Das kann im Prinzip jedes Schiff der Flotte sein, da alle mit einer Stabsabteilung ausgestattet sind. Diese ist in den normalen Brücken- und Fahrbetrieb integriert. Dort insbesondere zur Führung in Seenotfällen im Bereich Suchen und Retten sowie den Ansatz eines Suchteams zu leiten.

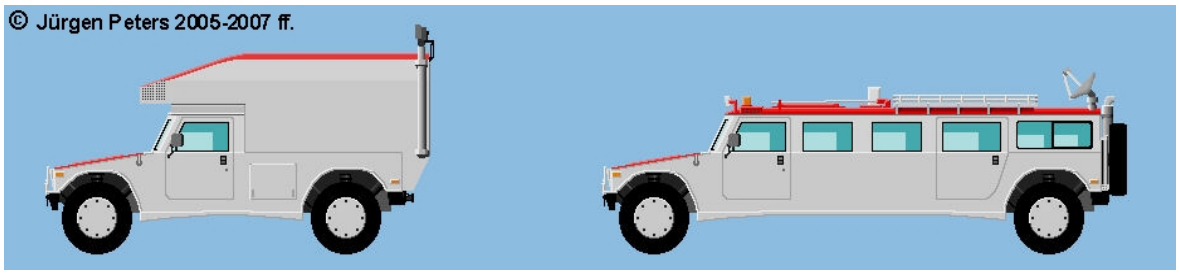
Dazu kommt eine spezielles Operation Center OPC (Operationszentrale OPZ), in der redundant die gesamten Schiffsführunselemente noch einmal gebündelt sind. Das Schiff kann auch aus dem OPC gefahren werden, dann u.a. mit Video- und Sensorsicht. Hier ist auch die Flugleitung redundant eingebunden und das gesamte Informations Center samt den Funkbetrieb. Die OPC ist die Schnittstelle in alle Einsatzrichtungen.

Dazu gibt es eine Staff-Launch als Vortrags- und Informationszentrale sowie Koordinations- und Konferenzeinheit mit Nebenbüros für einzelne Stabssegmente.
Hier finden die Stabsentscheidungen statt.

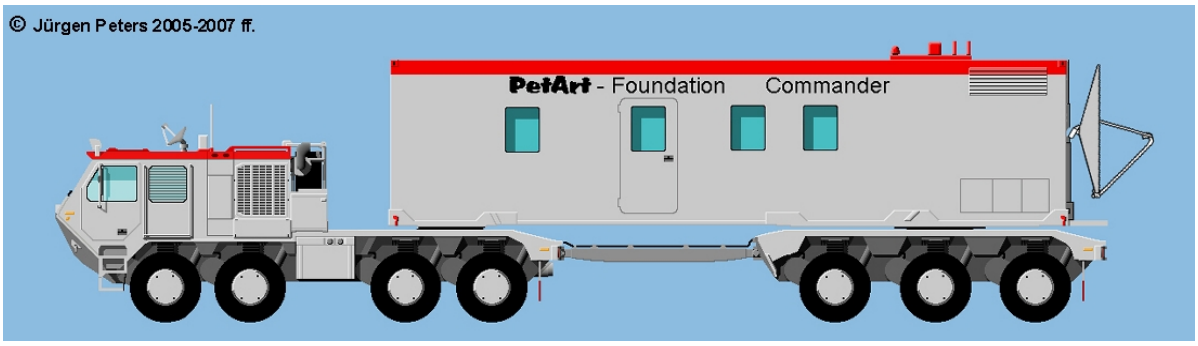
Dazu treten an Land spezifische Einsatzfahrzeuge, die auch als mobile Land-Alarmstationen tätig sein können parallel zum Schiff in den Alarmhäfen, mit einem 3-4 köpfigen Team und einer EDV-Station, die im Büro wie mobil im Fahrzeug eingesetzt wird.



Hier sind 2 Versionen zu sehen, als Standard-SUV sowie mit fester Antennenanlage incl. SATCOM.



Hier als Gruppenkommandowagen mit erweiterten Platz und Ausstattung sowie einer unbemannten Aufklärungsdrohne in Spezialfahrzeug.



Hier als „SUB-MAS“ für Bereichskommandos, Trainkommandeure usw. im 40 Fuß-Seecontainer eingebaut zu entsprechender Einsatzleitungstiefe und Mobilität.

Wir wissen natürlich, dass ein solches System mit lokalen wie nationalen Sicherheits- und Geheimnisinteressen kollidieren kann. Daher werden wir sehr großen Wert darauf legen, dass wir Stabsmitarbeiter aus jedem Land, in dem wir arbeiten und jeder Lokation beiziehen und unsere gewonnenen Erkenntnisse den nationalen Stäben nahtlos in Echtzeit zur Verfügung stellen. Es geht bei uns um Einsatzoptimierung und nicht um Ausspähung usw. Daher ist die Stabstätigkeit in solchen sensiblen Bereichen nicht öffentlich und kann der Informations- und Nachrichtensperre unterliegen, wenn es der Einsatzerfolg und die nationale Auflagenlage gebieten. Die öffentliche institutionelle Aufsicht findet dann über die zuständigen Amts- und UNO-Instanzen statt. Jeder Staat muss wissen, dass wir hier vertrauenswürdig und verschwiegen sind und er mitbestimmt, was wir sehen.

Der Einsatz solcher Land-Versorgungsmaßnahmen teilt sich auf in die Errichtung von Einsatzknotenpunkten, die versorgt werden, davon ausgehend von der Radius-Lokalversorgung, hier zumeist in kleinen Gruppeneinheiten, und Langstreckenversorgungen.

Ein typischer Fall für eine Langstreckenversorgung wäre der Transport eines Notaufnahmelagers für 50 – 100-000 Personen (Normlager nach den Richtlinien der Organisation „Ärzte ohne Grenzen“), verpackt in Seecontainer und Paletten sowie Lose-Kollo als General Cargo. Gefahren wird mit ca. 120 – 150 Fahrzeugen aller Arten im Konvoy. Die Route führt durch 3 Staaten 1.500 km ins Landesinnere durch Minengebiete und durch Bürgerkriegsgebiet unter Waffen und offenen Kämpfen auf regionaler Ebene (konkurrierende Gruppen und lokale „War-Lords“).

Nach Klärung der diplomatischen und organisatorischen Maßnahmen nach Plan vorab mit den betroffenen Regierungen begänne der Transport über See zur Anlandung im nächstgelegenen nutzbaren Seehafen. In Transport fahren jeweilige staatliche Vertreter und Verbindungspersonal im Einsatzstab des Train- und Einsatzkommandos mit als ggf. Polizei-Befehlshaber vor Ort.

Die vorgesehene Route nach Plan wird noch einmal vor Abfahrt luftaufgeklärt nach Hindernis – wie Sicherheitslage.

Der Konvoy teilt sich dabei in mehrere Gruppen: Voraus fahren und fliegen die Scouts, bei Bedarf das Minenkommando und das Roadmasterteam. Da alle Gelände- und Pistenarten angetroffen werden samt brückenfreien Wasserquerungen und Fahren durch freies Gelände mit Sandböden sowie über Mittelgebirgs-Bergpässe fährt in diesem Musterfall „das volle Programm“.

Die Fahrzeuge sind ausgelegt, auf Asphaltstraße eine Grundgeschwindigkeit von bis mind. 90 km/h im Konvoi zu fahren, gefahren wird mit Radar-Abstands- und Pistenrandwarn- und -steuergeräten, zur Navigation mit GPS verbunden mit kartierter Ruotensteuerung in jedem Fahrzeug. Langsame Fahrzeuge rollen auf eigenen Transportern mit. Im Standard-Gelände ohne besondere Schwierigkeiten wie auf unbefestigten Pisten sollen bis mind. 60 km/h erreichbar sein. Ein solcher Konvoi fährt also auch sehr schnell, was hochtrainierte Fahrer voraus setzt.

Das Vorausteam sind Scouts und das Minenkommando sowie daran anschließend das Roadmasterteam mit der erforderlichen Ausrüstung. Sie werden von einem Gruppenkommandeur geführt. In der Mitte des Trains fährt der Traincommander mit den Trainstab und dem Commanderwagen (SUB-MAS), der die Anbindung an das seegestütze Einsatz-Hauptkommando bildet und mit allem ausgerüstet ist, was dazu benötigt wird. Hier fährt auch der Train-Hubschrauber. Davor und dahinter fahren die Transporter. Die Nachhut bildet der Bergungszug, der liegengebliebene Fahrzeuge aufnimmt. Er fährt nach vorn, wenn die Bergungseinheiten dort gebraucht werden. Hier fahren auch die Trainversorger (Wasser- und Treibstofftankwagen, die Trainfeuerwehr, das Medecvac und die Trainküche) Auch diese Gruppe wird von einem Gruppenkommandeur geleitet.

Im Bürgerkriegsgebiet fährt der Train unter miltärischer dazu angeforderter Bedekung durch die nationalen Sicherheitskräfte. Diese fahren in der Regel bewaffneten Geleitschutz vorn, zwischen und in den Kolonnen, herausgesetzte Seitensicherung wenn möglich sowie als Nachhut.

Ergänzt wird das in der Regel durch bewaffnete Hubschrauber zur Luftsicherung.

Da diese Bedeckung in der Regel uneinheitlich sein wird, was die Trainorganisation stören und behindern kann sowie die Traingeschwindigkeit, werden wir anbieten, eigene trainkompatible Fahrzeuge und Luft-Support auszuleihen und mit Landes-Sicherheitspersonal zu besetzen, dass bei uns geschult wird im Vorfeld als Fahrer z.B.

Im Train fahren nur das fahrende und technische Personal sowie ein Ladungsbegleitteam mit. Standardmäßig wird der Train mit Zollverschlussverplombung ab Abgangshafen fahren, die als Regelfall das nationale Begleitpersonal nur im Notfall sowie am Zielort öffnen darf. Nur der Eigenbedarf des Trains bleibt offen. Dazu kommen Bewacher bei Bedarf. Die Lagervorbereiter und Quartiermacher werden vorausgeflogen. Hier werden wir wo immer möglich die C 17 Lufttransporter einsetzen und diese Vorausteams in die größtmögliche erreichbare Nähe zum Standort einfliegen samt Ausrüstung und eigenen Fahrzeugen.

Im zweiten Zuge wird dann das zusätzliche Aufbau- und Betriebspersonal eingeflogen und per Fahrzeugen und Hubschrauber nach Möglichkeit und Bedarf weiter befördert. Wenn es möglich ist wird am Lager eine eigene Landepiste zur laufenden Luftversorgung gebaut. Wenn es möglich ist wird auch schweres Gerät zur Lagervorbereitung eingeflogen (Aufbau der Planreviere, der Strom- und Wasserversorgung, der Latrinenanlagen u.a.m.). Im Idealfall steht diese Grundausstattung bereits, wenn der Train eintrifft. Das wird aber eher selten der Fall sein. Die Ladungscontainer verbleiben im Lager als zusätzliche Nutzräume sowie als Lagerflächen, auch klimatisierbar, wobei autonome LKW-Motorgruppen als Generaoranlagen stationär aufgestellt werden können. Auf der Rückfahrt kann der Train die nun leeren Anhänger im Selbstlade-Huckepack-Verfahren aufnehmen und sich damit erheblich verkleinern. Da mit den Sky-cranes auch beladene Anhänger z.B. und Container geflogen werden können kann ein solches Lager auch im Lufttransport mit Trinkwasser, Treibstoff und sonstigen Versorgungsgütern versorgt werden. Einige ausgewählte Fahrzeuge bleiben als Lagerfuhrpark beim Lager, bis es wieder aufgelöst und abgebaut werden kann.

Wir gehen davon aus, dass gerade hier eine sehr intensive kooperative Zusammenarbeit mit allen Hilfsorganisationen international wie national erfolgen wird und erfolgen soll, da wir diesen Organisationen für den Betrieb deren eigenen Aktivitäten wenn uns möglich unsere Transport- und Logistikmöglichkeiten ebenfalls zur Verfügung stellen werden zur Optimierung deren Arbeiten und laufenden Projekte. Wir betrachten uns hier als „universelle Hilfeorganisation“ und „ die Leute für´s Grobe“, also die schweren Dienstleistungen sozusagen, aber nicht nur. Wir gehen dabei davon aus, dass dort, wo wir nicht mehr hingelangen, niemand mehr hingelangen kann, und wenn doch nur mit unserer – oder einer gleichrangigen - Hilfe. Diese sehen wir zur Zeit jedoch nirgendwo.

Völkerrechtlicher Aspekt:

Solche aufwändigen und umfassenden Aktionen werden in aller Regel als Hilfeeinsätze der Welthungerhilfe, als Einsätze für UNICEF, UNHCR im Rahmen der Flüchtlingshilfe bei Kriegsereignissen und schweren Naturkatastrophen und auf nationale Hilfeersuchen erfolgen. Sie erfolgen also nicht eigenmächtig, sondern abgestimmt mit den Nationalstaaten sowie dem Oberkommando der UNO - dessen International Desaster Relief Team - als oberste Kommando- und Koordinierungsstelle. Das gilt auch für das noch folgende Sicherheitskonzept. Wir sehen uns hier als freie Dienstleister mit besonderen Fähigkeiten, die Kraft „Masse“, Funktion und Satzung nach Gesetz institutionell eingebunden sind nach den Vorschriften der nationalen Gesetze und des Völkerrechts zur Daseinsvorsorge und Gefahrenabwehr und daher einer speziellen Sonder-Anerkennung nicht bedürfen, wenn die institutionelle Rechtsform rechtskräftig ist und damit konkrete Rechtswirkung davon aus geht.

Schon jetzt weise ich darauf hin, dass eine vermeidbare und unnötige Behinderung und Verschleppung dieser Rechtsakte greifbar das Recht verletzt und auch als unterlassene bis verweigerte mögliche Hilfeleistung strafrechtsrelevant ist.

Das Sicherheitskonzept

Auch dieser Bereich war zunächst nicht geplant und nicht vorgesehen. Es gab jedoch einen konkreten Anlass: Die Enterung eines der Castor-Transportschiffe durch Green-Peace im Schleusenbereich des Panama-Kanals zum Nachweis, wie einfach die Wegnahme eines solchen Schiffes ist, und die veränderte Sicherheitslage nach dem 11. Sept. 2001. Beides wurde Anlass, das bisherige System auch auf die nautischen Risiken und Gefahren dieser Transporte zu überprüfen. Das Ergebnis war ernüchternd und entsetzte mich vollkommen. Folgendes wurde dabei offenkundig:

- Die Transportschiffe sind relativ kleine und langsame Schiffe, die einem Überfall professioneller Angreifer schutzlos ausgeliefert wären trotz Sicherheitswache an Bord.

- Die verwendeten Castor-Behälter sind für den Landverkehr geschaffen und zertifiziert, nicht jedoch für den Seeverkehr (Brandschutz, Drucksicherheit).

- Die Transportschiffe fahren Routen weit außerhalb der bekannten Handelsrouten, auf der Südhalbkugel insbesondere in nautisch gefährlichen Gewässern unter besonderer Schwerwetterhavariegefahr. Und sie fahren in verkehrsdichten Gewässern und nahe dicht besiedelter Zonen.

- Die Transporte sind erheblich unterversichert, da sonst zu teuer, im Unfallschadensfall haften die Nationalökonomien.

- In den Castoren werden sowohl Kraftwerksabfälle wie wiederaufbereitete Brennstäbe bis waffenfähiges Plutonium gefahren. Jeder Bereich zu eigenen Risiken.

- Der schlimmste Unfall wäre ein Schiffsbrand, bei dem Castoren undicht werden und strahlende Partikel mit den Rauchgasen in die Umluft und die Höhenströmungen (Jet-Streams) geraten und interkontinental verfrachtet werden zum radioaktiven fall out über weite Areale, die damit in der insbesondere landwirtschaftlichen wie Bewohnungsnutzbarkeit eingeschränkt und bis über die Halbwertzeit (mehr als 20.000 Jahre) unbenutzbar würden.

- Die zweitschlimmste Version wäre ein Untergang eines solchen Schiffes und eine Kontamination der Meere und Tiefsee samt deren Strömungen zur radioaktiven Verseuchung der Meerespopulation und Nahrungsmittelketten.

- Der finale Super-GAU wäre die Kombination beider Möglichkeiten, sowohl als nautischer Unfall wie als Akt eines terroristischen Angriffs. Noch ist das nicht passiert, aber das besagt nichts für die Zukunft. Maschinenraumbrände sind von den Transportschiffen als Standardunfälle der Nautik bekannt. Es reißt immer einmal eine Leitung, Öl sprüht auf heiße Maschinen und entzündet sich. Es ist dann eine Sache von Minuten, ob das eine Bagatelle bleibt oder sich zum Großbrand entwickelt.

- Von den nationalen und internationalen Sicherheitsinstitutionen wird das Risiko insbesondere eines bewaffneten Angriffs jedoch so hoch eingeschätzt, dass diese Schiffe als einzige zivile Handelsschiffe der Welt die Sondererlaubnis erhalten haben, Kriegswaffen an Bord zu führen. Sie sind mit 30 mm Maschinenkanonen ausgerüstet, um einen Angriff abzuwehren.

Näheres dazu finden Sie im Internet bei der Reederei **Pacific Nuclear Transport Limited (PNTL)**, Hinton House, Risley, Warrington, Cheshire WA3 6 AS, United Kingdom Office: Herdus House, Westlakes Science & Technology Park, Moor Row, Cumbria CA24 3 HU. Company Registration No.: 1228109 (United Kingdom)

unter URL.:

http://www.pntl.co.uk

Dort gibt es auch sehr spannende wissenschaftliche Untersuchungen zum Thema, die sehr lohnen.

Es ist hier also sehr einfach, sich über das System und die mögliche Schadenswirkung umfassend zu unterrichten. Das gilt nicht nur für gutwillige Menschen, sondern auch für potentielle Angreifer. Auch wir unterrichten über unser System, allerdings um klarstellen, das es wenig ratsam wäre, auch nur zu versuchen, es anzugreifen

Die Beladung der derzeitigen Transportschiffe erfolgt üblicherweise am Kai mittels Verladebrücken von oben in die Laderäume, die mit einer schlichten Wetterdecksluke abgeschlossen sind. Es besteht beim Laden also Absturzgefahr eines Castoren in die offene Luke als Schwergutlast von bis ca. 120 Tonnen Gewicht. Die Zerstörungswirkung bis zum Sinken des Schiffs im Hafen daraus kann man sich leicht ausrechnen.

Diese Problematik wird aktuell ergänzt um die Tätigkeit der Piraterie und der organisierten Kriminalität auf See, verbunden mit dem internationalen Terrorismus.

Beim Begriff Terrorismus muss man vorsichtig differenzieren. In der japanischen Fachpresse war zu lesen, es hätte terroristische Angriffe auf die japanische Walfangflotte gegeben, unterlegt mit Bildern der Green-Peace Aktivisten. Andere ehemalige Terroristen waren später Staatspräsidenten. Man sehe die politische Karriere und Protektion eines Herrn Saddam Hussein. Die Taliban in Afghanistan waren umworbene und mit modernen Waffen (u.a. Stinger-Systemen) ausgerüstete von den USA geförderte Freiheitskämpfer, als Russland das Land besetzt hatte. Am 11. September 2001 zerstörten Kämpfer aus diesem Bereich das Welthandelszentrum in New York unter Ausrufung des „Heiligen Krieges“ gegen die USA und deren Verbündeten mit Auslösung des NATO-Vertragsfalles für die USA von 12.09.2001. Das soll genügen, um die Brisanz und Uneinheitlichkeit der Lage und Definition, was ein Terrorist ist, zu charakterisieren.

Die moderne Piraterie ist inzwischen in wichtigen Teilen von der an Land stationierten organisierten Kriminalität und Korruption eingebunden worden. Selbst Behördenvertreter waren beteiligt und liehen ihre Behördenmittel aus für Überfälle. Einige in China wurden deswegen zum Tode verurteilt und hingerichtet. Ein besonderer Schwerpunkt dieser Form der Piraterie ist Asien. Ein anderer noch gravierenderer Bereich ist Ostafrika/Somalia, sich weiter ausweitend gemäß der Armutslage dort. Hier handelt es sich vornehmlich um Beutezüge von War Lords und Plünderei aus Armut, die jedoch weit auf die See getragen wird, die paramilitärisch organisiert ist mit militärisch geschulten Kämpfern und vermutlich auch Söldnern, und die mit Militärwaffen angreifen, auch panzerbrechenden Kriegswaffen, gegen die Polizeikräfte weit unterlegen sind, so dass bereits mehrfach Kriegsschiffe aus Deutschland, Frankreich, dem Jemen und den USA eingegriffen haben. Wobei die US-Flotte versehentlich fast das angegriffene Opfer mit versenkte, einen japanischen Flüssiggastanker, als sie die bereits längsseits liegenden und enternden Piraten unter Artilleriebeschuss nahm. Zum Glück wurde der Tanker nicht getroffen, er hätte sonst explodieren können.

Nicht nur Plutoniumtransporter, auch Gastanker z.B. (und andere Schiffe mit gefährlichen Ladungen) sind wegen ihrer enormen Sprengkraft (entspricht einer kleinen Atombombe) besonders gefährliche Schiffe. Am 11. Sept. 2001 wurden die

US-Häfen für Gastanker sofort geschlossen, da man auch dort weitere Angriffe befürchtete. Eine solche Explosion würde die ganze Hafenstadt vernichten und in einer Megaexplosion und Feuersturm untergehen lassen. Die USA haben anders als andere Staaten mit solchen Katastrophen bereits einschlägige Erfahrungen mit tausenden von Opfern. Siehe die Fälle Halifax und Texas City. Ebenso dramatisch wären Überfälle auf Kreuzfahrtschiffe mit dem Ziel der Massenvernichtung von Leben um jeden Preis z.B. in Selbstmordangriffen mit Tötungsabsichten. Wesentlich ist auch der Bereich Löse- und Schutzgelderpressung.

Dieses und weitere Fakten und Überlegungen veranlassten mich als Stifter, ein eigenes in das Gesamtkonzept integriertes Sicherheits-Transportsystem aufzulegen.

Es wird von zwei Elementen getragen: die nautische und transporttechnische Sicherheit sowie die taktisch-militärische Sicherheit und Verteidigungsfähigkeit im konkreten Angriffsfall.

Dabei war klar, dass hier teilweise politisches, rechtliches und technisches Neuland betreten wird. Schließlich sind wir eine Weltneuheit. Diese bedarf der politischen formellen Anerkennung zur Erteilung der erforderlichen Sondererlaubnisse. Darum stelle ich dieses Konzept zunächst als Option vor mit bereits konkretisierter Planung unter Maßgabe meiner rechtlichen Urheberschaft auf alle Teile.

Die Rechtsvoraussetzungen:

Rechtsgrundlagen sind das Internationale Seerecht, niedergelegt im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 „Vertrag von Montego Bay“, die S.A.R.-Konvention der International Maritime Organisation der UNO (IMO) sowie die verschiedenen UNO-Resolutionen und Sonderentscheidungen zum Schutz der Seefahrt, des Welthandels sowie der Zivilbevölkerungen z.B. in Kriegslagen. Hier sind auch die Genfer Konvention und die diesbezüglichen weiteren Rechts- und Völkerrechts-Vertragswerke zu sehen. **Die Gefahrenlage erzwingt den Schutz, wenn dieser möglich ist. Hier besteht gesetzliche Förderpflicht der Schadensabwehr. Diese Pflicht erlaubt notfalls auch den Ansatz militärischer Gewalt, um den Schutz insbesondere der Zivilbevölkerung zu erzwingen.**

Im Katastrophenfall eines solchen Unfalles, gleich ob nautisch oder als Überfall mit Schadensfolgen, ist das International Desaster Relief Team als Organ des Weltsicherheitsrates der UNO sachzuständig als oberste Kommando- und Koordinierungsstelle für alle Hilfsorganisationen und Hilfsdienste.

Das Rechtskonzept der Stiftung:

Dieses sieht vor, diese Transporte direkt unter das Oberkommando des

International Desaster Relief Teams zu stellen, dessen Einsatzvertreter im Schiffsstab an Bord mit fährt und von dort aus den Einsatz führt. Der Transport fährt dann formell unter der Flagge der Vereinten Nationen.

Die Stiftung aus beauftragter Transporteur und regierungsunabhängige neutrale NGO zum Gemeinwohl – damit zu bezahlbaren Transportaufwendungen – schließt mit den Nationen, deren Hoheitsgewässer befahren werden müssen, eigene Verträge dergestalt, dass sich die Stiftungsschiffe der nationalen Seepolizeigewalt unterstellen. Zu diesem Zweck geht bei Einlaufen in den Hoheitsbereich ein Seepolizeibeauftragter als Mitglied des Stabes an Bord und führt in der Durchfahrtszeit die aktivlegitimierte seepolizeiliche Hoheit und ggf. aktive Angriffsabwehr nach Landesrecht. Dazu stellt die Stiftung ihre Mittel dem jeweiligen Staat als sicherheitstechnische Ausstattung leihweise zur Verfügung. Der Verband setzt dann zusätzlich die Hoheits- und Amtsflagge des jeweiligen Staates. Außerhalb dieses Bereichs untersteht der sicherheitstechnische Bereich, soweit nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz erforderlich, dem Oberkommando der UNO zur technischen Verwahrung unter der Kontrolle u.a. der NATO und anderer diesbezüglich befassbarer Staatenbünde (universell). Die Schiffe sind so sonderausgestattet, dass die sicherheitsrelevanten Systeme, vor allem deren Munition und Sprengmittel außerhalb der konkreten Einsatz- und Übungszeit von Bord gegeben werden in die Arsenale der Oberhoheiten. Damit ist gewährleistet, dass keine unkontrollierte Fremdnutzung stattfinden kann.

Die Stiftung behält sich nach Lagebewertung das Abbruchveto eines jeden Transports und Einsatzes vor, auch um Missbrauch zu unterbinden. Sie wird dazu mit der notfalls erforderlichen Gewaltausübungsbefugnis zur Missbrauchsabwehr ausgestattet, ggf. unter dem Oberkommando der UNO an Bord unmittelbar als UNO-Sache. Die Stiftung fährt dazu zwei Flaggen: die Stiftungs-Dienstflagge und in ausweisungspflichtigen Hoheitsgewässern die Registerflagge des Schiffs. Die Transportgruppe ist zur Konflikt- und Risikovermeidung als Vorrangverband auszuweisen nach dem Seerecht zur generellen Ausweichpflicht Dritter ihm gegenüber.

Wer also einen Verband mit diesen 3-4 Flaggen an der Rah sichtet weiß dann genau, wen er vor sich hat und welche besonderen Befugnisse dieser Verband hat. Er weiß, dass er ausweichpflichtig ist nach der Seestraßenordnung und jeder Verstoß dagegen unangenehme bis unerfreuliche Folgen nach sich ziehen kann. Wenn er unfreundliche Absichten hegt wird er sofort wissen, dass wir in der Regel schneller sind, und wenn nicht ist es dennoch nicht ratsam, uns uneingeladen besuchen zu wollen oder mehr. Das sollte jeder vorher wissen.

In Vorgesprächen mit Schiffs-, Seetransport- und Sachversicherern, denen dieses Konzept eröffnet wurde, wurde bereits Zustimmung und Machbarkeit signalisiert. Die Weltneuheit wurde zugleich bestätigt.

Die Risiken teilen wir in folgende Kerngruppen auf:

Sie gelten für alle Schiffe der Flotte, auf deren Aufgaben adaptiv.

Allgemeine Generalrisiken:

Die Hauptgefahren bei Höchstgefahrgütern, insbesondere bei radioaktiven und pandemischen Gefahrgütern sind Havarien der Transportbehälter und Austritt des Transportgutes in das ungeschützte Umfeld. Dazu kommen die Gefahren von Feuer im Schiff, Kollision, Grundberührung/Strandung sowie Sinken in tiefem Wasser unter Zerstörung der Behälter durch Brandeinwirkung und den Wasserdruck. Dazu kommen die Havarierisiken von Seeschlag durch schwere See und nach neuen Erkenntnissen überschweren „Monsterwellen“ (Seeschlag aus Wellenhöhen bis und über 30 Meter zu einem Flächen-Aufschlagdruck von mind. 100 Tonnen je qm. Nach den Schiffbaunormen nach DIN, ISO u.a.m. Sind die Schiffe allgemein dafür ausgelegt, einem Flächendruck von 16 Tonnen unverformt, bis 32 Tonnen mit Verformung Stand zu halten, bei einer Fenster-Bruchfestigkeit von einer Tonne). Wie aktuelle Seeunfälle zeigten führt Seeschlag auf der Brücke in der Regel zur Zertrümmerung der Brückenfenster und dem elektrischen Kurzschluss-Blackout aller Schiffssysteme zum Stillstand der Maschine, deren Wiederanfahrzeit je nach Lage bis 30 Minuten dauern kann mit Option des Totalausfalls. In der Zwischenzeit ist das Schiff außer Kontrolle. Das gilt insbesondere bei Dieselmotoren mit einer automatischen Notabschaltung bei Krängungen ab 45 ° Schlagseite, die vorgeschrieben ist.

Hierzu ein paar Hinweise:
Die verwendeten Castor-Behälter sind ausgelegt für Safe-protection bei Bränden vom 800 ° C über 30 Minuten. Schiffsbrände erreichen üblicherweise Temperaturen um 1.200 Grad über mehrere Stunden bis Tage mit sehr schwerer Rauch- und Gasentwicklung bei Bunker- und Maschinenraumbränden insbesondere, wenn die Bilge aus Leckagen mit Bunkeröl flutet und die Laderäume von unten her im Ölbrand anbrennen. Solche Brände sind in der Regel nicht mehr löschbar, ohne das Schiff auf Grund zu setzen und zu fluten.

Die verwendeten Castor-Behälter sind druckdicht bis ca. 300 Meter Wassertiefe. Die Schiffe fahren aber im Mittel über einer Wassertiefe von ca. 4.000 Metern, abschnittsweise auch mehr.

Das ist nur ein Problem. Andere Ladungen haben ihre eigenen Gesetzlichkeiten.

Nautische Risiken:

Dies sind die klassischen Havariegefahren der Kollision, der Grundberührung und Strandung sowie der Sturm- und Seeschlagschaden. Dazu kommen navigatorische Probleme und Schwierigkeiten.

Technische Gefahren:

An erster Stelle steht die Brandgefahr. Dann die Gefahr von Systemausfällen und -schäden. Dazu treten die Havarieschäden wie bei der Nautik. Gefahren drohen von der Ladung selbst. Von Standard-Emissionen bis hin zu Leckagen und hochgefährlichen Zwischenfällen.

Sicherheitsrisiken:

An erster Stelle stehen Gefahren durch Angriffe von Piraten und Terroristen. Es folgen Gefahren durch lokale War Lords, der organisierten Kriminalität. Wie der aktuelle Fall Birma zeigt besteht auch die Gefahr unerlaubter und unfreundlicher Handlungen von Regierungen, sowie plötzlich veränderte Lagen durch Putsche, Umstürze und Aktionen von Extremisten jeder Lesart auf Regierungsebene. In solchen Fällen besteht die Gefahr, durch Truppenkontingente militärisch angegriffen zu werden, die Option der Wegnahme/Beschlagnahme und anderer E9ngriffe gegen das personal wie gegen die Ausrüstung, die Hilfsgüter und Opfer selbst.

Im Bereich der organisierten Kriminalität und Piraterie stehen wirtschaftliche Optionen vermutlich im Vordergrund, an erster Stelle Geiselnahmen und Schutzgelderpressungen.

Dazu tritt die Armutspiraterie, in denen aus Hunger und Not Überfälle erfolgen, um das nötigste zum Überleben zu erbeuten.

Wir klassifizieren als Terroristen solche Täter, die aus weltanschaulich-politischen, religiösen, ethnischen und vergleichbaren Extrempositionen in der Sache zum Ziel haben, andere zu vernichten im Verdrängungswettkampf mit dem Ziel der finalen physischen Auslöschung und Ausrottung der Anderen. Die Gründe lassen wir im Einzelnen dahingestellt. Dazu gehört auch, religiöse, kulturelle, ethnische und politische Dispositionen zweckzuentfremden, um damit persönliche Bereicherungen, Machtallyren, territoriale sowie wirtschaftliche Vorteile und andere Allherrschaftsansprüche mit Gewalt zu erzwingen. Nicht dazu gehören legitime politische Streitereien und Wettbewerbe um Rechtspositionen, die im allgemeinen wie Völkerrecht verankert sind und sich daraus herleiten. Hier gilt jedoch die Einschränkung, dass wir im Falle eines konkreten Übergriffs und Angriffs bei Zweifeln immer von der schlimmstmöglichen Disposition auszugehen haben.

Im Bereich des organisierten Terrorismus muss davon ausgegangen werden, dass der Vernichtungswille im Vordergrund steht, also die durch nichts zu stoppende Gewaltbereitschaft mit finalem Ausgang unter Inkaufnahme des eigenen Todes als Teil der Waffenwirkung, gegen die Personen, die Ausrüstungen und die Helfer einerseits gerichtet, um diese zu töten, andererseits, um Schiff und Ladung wegzunehmen und zu Waffen, bei diesen Ladungen zu schmutzigen Massenvernichtungswaffen umzuwidmen. Im konkreten Angriffsfalle sind die Grenzen zwischen diesen Bereichen nicht ausmachbar, präventiv muss daher jeder Angriff unter den schwerstmöglichen Optionen gewürdigt und behandelt werden, zumal beide Gruppen inzwischen das gleiche Kriegswaffenarsenal einsetzen können und das auch tun. Hier muss die sichere Abwehr Vorrang vor allen anderen Optionen haben.

Im Bereich des Regierungshandels wird man in der Regel mit regulären Truppen, Söldnern oder mit Einheiten putschender Kontingente zu tun haben, bei denen immer anzunehmen ist, dass diese bereit sein können, auch schwere Militärwaffen einzusetzen.

Das Konzept der Protektion ist nicht auf das politische, sondern das technische Bedrohungspotential abgestimmt und ausgelegt. Das mit Blick darauf, dass im Täterbereich das Kriegwaffenkontrollgesetz außer Funktion und Beachtung gestellt ist und Angriffe mit Kriegswaffen erfolgen. Wie weit hier Regierungsduldungen und Billigungen eine Rolle spielen ist für uns wenig interessant.

Die technische Protektion ist auf die Schadens- und Funktionswirkung der potentiellen Waffensysteme ausgerichtet, die zum Einsatz kommen können, mit dem Ziel eines Abwehrerfolges zu UNO-Norm 98,8 % und besser.

Womit müssen wir rechnen?

Im kriminellen und terroristischen Bereich derzeit unter Vorbehalt der weiteren Aufrüstung auch verdeckt durch Waffenlieferungen dritterseits, aus geplünderten Waffenlagern, im Selbstbau etc. pp.:

- Schwere automatische Handfeuerwaffen, Maschinenkanonen (20 – 40 mm).
- Panzerfäuste und Raketenwaffen (ManPads) sowie Granatwerfer (40 – 100 mm).
- Bomben, Sprengkörper incl. schnelle Sprengboote und Bomben an der Person.
- Angriffe von Kampfschwimmern sowie privaten Unterwasserfahrzeugen.
- Leichtere in der Regel ungelenkte Artillerieraketen, ggf. leichtere Artillerie.
- Luftangriffe von Hubschraubern und kleinen umgerüsteten Zivilflugzeugen .
- Angriffe mit entwendeten oder überlassenen schwereren Militärwaffen.

Im Bereich der Militärwaffen regulärer Truppen kommt das gesamte Arsenal zum Tragen, was in den Ausrüstungslisten der jeweiligen Nationen gelistet ist, siehe die einschlägigen Militärdokumentationen. Besonderes Gefahrenpotential bilden hier Luftangriffe mit Kampfmaschinen, Kampfhubschraubern, mit Bordwaffen, Luft-Boden (Luft-Schiff) Raketen sowie mit Seaskimmerwaffen der verschiedenen Reichweiten bis Marschflugkörpern und Unterwasserwaffen (Torpedos, Seeminen) sowie mit weiter reichender Schiffsartillerie (76 mm bis 122 mm Kaliber).

Die allerwichtigste Protektionsmaßnahme vor allen ist die hohe eigene Fluchtgeschwindigkeit mit deutlichem Fahrtüberschuss gegenüber den möglichen Gegnern in ausreichendem Volumen.

Das zweite Augenmerk muss auf den Verbandsschutz gegen anfliegende panzerbrechende und sonstwie gefährliche fliegende Waffensysteme gerichtet sein. Hierbei sind wegen der Reaktionszeiten Kurzstreckenwaffen wie ManPads usw. die weitaus gefährlicheren angreifenden Systeme mit hoher Zerstörungswirkung, wenn sie treffen. Dazu gehören auch schnelle Sprengboote. Bei diesen Systemen wie bei

Langstrecken-Seaskimmern müssen diese Waffen wegen der Sprengwirkung, der Splitterwirkung sowie der weiterfliegenden weiterhin gefährlichen Trümmerteile 300 Meter vor den Schiffen in der Schadenswirkung ausgeschaltet im Wasser sein.

Bei der Planung der Abwehr ist die frühzeitigstmögliche Erkennung und Erfassung einer solchen Gefahr die Erfolgsfrage schlechthin. Der Aufklärungstechnik kommt damit die tragende Funktion zu wie die anschließende sichere Zielerfassung und Zielführung. Ein weiter Aufklärungs- und Überwachungsradius des Umfeldes ist also der entscheidende Überlebensfaktor und entscheidet mit darüber, ob ein Angriff zum Erfolg führt oder nicht.

Die zweite Komponente ist die Reaktionsgeschwindigkeit der Abwehrsysteme und deren Wirkungsstaffelung von der Distanz bis zum Nahbereich. Bei anfliegenden Systemen besteht je nach Art und Entfernung ein Zeitfenster von 4 Minuten bis unter einer Minute, in denen eine erfolgreiche Reaktion erfolgt sein muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Falle einer überwachten Risikooption bei hochgefahrenen Systemen das volle Zeitfenster verfügbar ist, bei Systemen in Ruhe und einem Überraschungsangriff ab Erstortung ein Zeitvorlauf bis über 30 Sekunden zum Hochfahren der Systeme und deren Einrichtung erforderlich ist. Auch dann muss zumindest im Nahfeld noch eine effektive Abwehr erreicht werden.

Das sind die rein technischen Rahmenbedingungen, die zu erfüllen sind, und es spielt dabei keine Rolle, ob es sich um Kriegsgerät handelt oder nicht. Es zählt allein der Erfolg, denn die Schadensfolge z.B. einer pandemischen oder nuklearen Verseuchung stünde in keinem Verhältnis zu Rechtsfragen nach Systemkategorien z.B.

Wir haben hier eine Rechtsgüterabwägung getroffen mit dem Ergebnis, dass die Protektion aufgrund der überproportionalen Schadensklassen Vorrang vor allen anderen Prioritäten haben muss. Hier sind ggf. die Gesetzeswerke zu novellieren. Der Schutz der Menschheit vor solchen Schäden hat ultimativen Vorrang vor juristischer Rabulistik und politischer Spitzfindigkeit. Dabei sollten jedoch die demokratischen und humanitären Errungenschaften der vergangenen Jahrhunderte bis zur Jetztzeit nicht blind und furchtsam dem politischen Extremdenken geopfert und durch dieses in Frage gestellt werden, das wäre ein wohlfeiler billiger Sieg für den Extremismus, der angetreten ist, eben diese Werte zu vernichten. Vielmehr ist einem vernichtungswilligen Extremismus die Wehrhaftigkeit der Demokratie gerade auch zur Verteidigung der eigenen Grundwerte entgegenzustellen. Das politisch wie materiell und als Ordnungskriterium. Rechtsgrundlage dazu müssen aus unserer Sicht stets die Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die darin formulierten ungeschriebenen und geschriebenen Rechte und Schranken und deren weitere institutionelle und nationale Ausformungen sein als eine Grundwerteordnung, auf die sich die überwiegende Mehrheit aller Nationen friedlich als Norm des Zusammenlebens verständigt hat als Gemeinschaftsgrundwert. Die Fortentwicklung sollte mit den dafür vorgesehenen Mitteln erfolgen und nicht mit Gewalt.

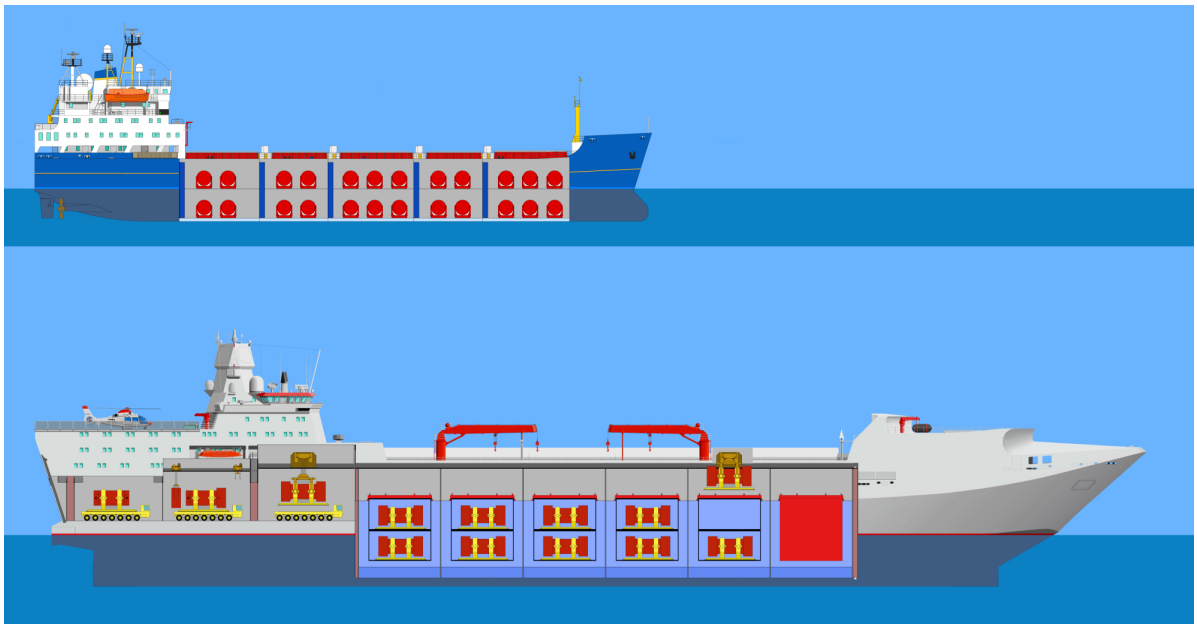
Anders wäre die Lage, wenn dieses System versagt und Regionen hier schlechter stellt, damit zu außerordentlichen Schritten provoziert und nötigt. Hier stellt sich die Frage der Armutskriminalität insbesondere wie des politisch motivierten Terrorismus ganz besonders. Hier gelten für uns die gleichen Rechtsgüterabwägungen zur Schadenslage und Durchsetzung der humanitären Hilfe, anderes ist nicht möglich und vorgesehen.

Am Fall Birma ist weiter zu prüfen, wieweit humanitäre Hilfe notfalls mit Zwang durchgesetzt werden kann. Das muss jedoch die Völkergemeinschaft entscheiden.

Das Sicherheitstransportkonzept sieht einen Spezialfrachtschiff vor.

Es ist ein in sich geschlossenes System und basiert auf den übrigen Schiffskonfigurationen. Es wurde für den Castor-Transport entworfen, kann jedoch ebenso andere Fracht transportieren.

Zunächst ist es größer und schneller als die bisherigen Castor-Transporter. Hier als Muster eines der großen Schiffe der Castor Transportflotte,die „Pacific Pintail“ (oben) im Vergleich zum Stiftungsprojekt. Transportkapazität 24 Castor-Behälter (bisher) und 24 bis 36 (neu). Das reduziert die Umlaufmenge zum Reiserisiko



Die eigentliche Differenz zeigt sich erst im Inneren der Schiffe.

Das Stiftungsschiff wird nicht durch die Luken vom Kai aus beladen, es wird durch eine Heckrampe mit eigenen Schwerlastcrawlern bedient, die ihrerseits die Castoren von der Bahn übernehmen mit nur geringer Hubhöhe. Die Beladeräume sind abriegelbar. Für die Seereise wird ein besonderer Schutz für die Deckel aufgesetzt, dann werden sie mit dem bordeigenen Schwergut-Laufkran in die Luken abgestellt. Diese sind keine üblichen Ladeluken, sondern gepanzerte druckfeste Transporteinheiten, die selbstständig in den Laderäumen eingelassen und herausnehmbar sind zur Austauschbarkeit gegen andere Spezialmodule.

Die Laderäume und hermetisch verriegelbaren Transportboxen können sowohl trocken wie nass gefahren werden. Die Castor-Boxen werden in einem abgeschotteten Wasserkühlkreislauf ebenfalls als nasse Zellen gefahren. Die Castor-Behälter stehen dabei wie in Kraftwerksabklingbecken, die Zellen sind doppelt gekühlt. Die Laderäume sind mit einem dichtzelligen Kollisionsschutz umgeben. Im Falle eines Unfalls kann man diese Transportboxen notfalls geschlossen als ganzes bergen. Vor allem sind sie damit brandgeschützt und emissionsreduziert.

Gegen Angriffe sind die Schiffe außen wie innen besonders geschützt. Die Laderaumzone kann ebenfalls hermetisch abgeriegelt werden und ist dann nur noch mit Spezialausrüstung zugänglich. Über dem Wetter- und Ladedeck befindet sich ein weiteres Schutzdach, dass das Wetterdeck mit den Lukendeckeln während der Fahrt abschließt. Eine umfassende Sensorüberwachung im ganzen Schiff rundet das System ab.

Über die Heckrampe kann auch ein Gleisanschluss vorgesehen werden, über den die Castoren ab Schiene im Schiff übernommen werden können. Die Deckskräne dienen zum Transportbehälterwechsel wie für allgemeine Ladungsarbeiten.

Das Konzept der robusten Sicherung:

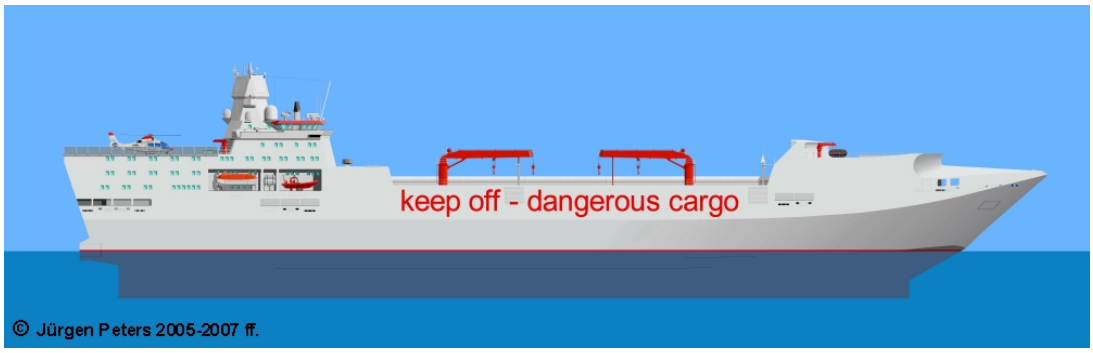
Ergänzend zur technischen Sicherung ist ein robustes Sicherungskonzept vorgesehen. Es wird den Transport schützen und es kann auch humanitäre Einsätze absichern. Außerdem kann es Geleitschutz im Bereich Piraterie fahren.

Wir sehen Handlungsbedarf, nachdem selbst Schiffe der Welthungerhilfe WFP angegriffen und weggenommen wurden und es erwartet wird, dass sich diese Lage noch verschärfen könnte insbesondere mit Blick auf die Ölpreisentwicklung und

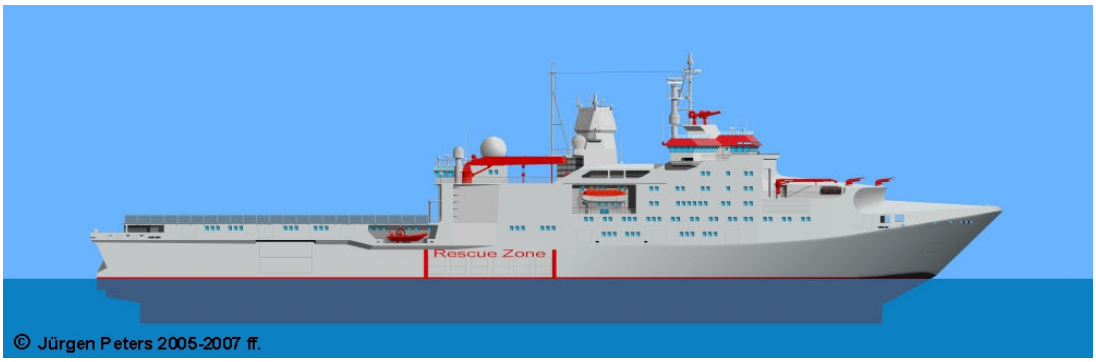
Welternährungslage in der Zukunft. Dazu treten die Klimafolgen, deren Art und Umfang wir ahnen, aber noch nicht wirklich abschätzen können trotz aller Berechnungsmodelle und Hochrechnungen.

Obwohl äußerlich Marineeinheiten ähnlich unterscheiden sie sich gravierend von ihnen. Vor allem sind sie Schwerwetterschiffe und für transozeanische Langstreckenfahrt ausgelegt als „Stand alones“ ohne umfassenden Flottentross. Es sind Seepolizeischiffe mit der Fähigkeit, militärische Angriffe erfolgreich abzuwehren. Die Abwehrsysteme sind modular aufgebaut als auswechselbare Containersysteme (siehe das MEKO-System). Die Radar- und Ortungsausstattung entspricht der von Marineeinheiten. Ein besonderes Gewicht wurde auf eine verbandseinschließende Nah- und Nächstbereichsabwehrfähigkeit gelegt. Die übrige Ausstattung dient dem Zweck, angreifende Waffensysteme so früh als möglich abzufangen. Über diesen Schutzzweck hinaus reichende Offensivoptionen sind nicht vorgesehen. Die Schiffe werden über Stealth-Eigenschaften verfügen, um ein möglichst kleines Ziel abzugeben für angreifende Systeme.

Insbesondere unter Krisenpräventionsoptionen wie als taktischer Geleitschutz würde bei uns ein solcher Hochsicherheitstransport wie folgt aussehen:



Ein solcher Verband besteht aus dem Transporter

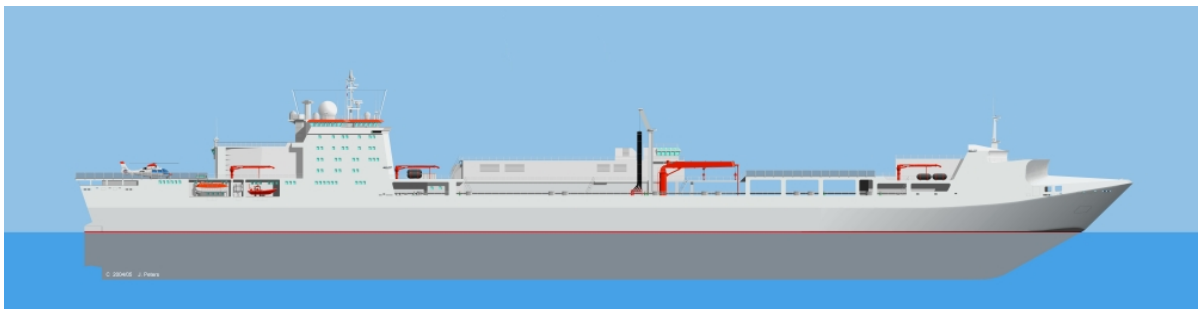


und einem technischen Sicherungsschiff mit ladungsspezifischer Spezialausrüstung an Bord.

Diese beiden Schiffe fahren zusammen. Damit steht im Havariefall sofort ein Bergungs- und Rettungsschiff zur Verfügung. Es ergänzt und verstärkt die auf dem Transporter vorhandenen Protektions- und Havarieschutzeigenschaften. Dazu gehört auch der aufklärende Bordflugbetrieb. Man könnte meinen, der Aufwand sei übertrieben. Wir gehen davon aus, dass wir erst gar keinen Notfall provozieren wollen. Das kostet Aufwand, aber die Sicherheit muss hier vor gehen.

Etwas abgesetzt je nach Sicherheitslage fährt das Sicherungsschiff, dass den Transportverband in der Regel von potentiellen Angriffsrichtungen abschirmt und die erste Barriere für potentielle Angreifer darstellt. Das Schiff kann aber auch beim Verband laufen und ihn unter seinen unmittelbaren Abwehrschirm nehmen.

Ein generelles Risiko sind Annäherungen an Land zum Zwischenbunkern. Daher sind die Schiffe so ausgelegt, sie auf See zu versorgen. Hierzu werden eigene Tankschiffe zum Einsatz kommen, die neben den schon vorgestellten Eigenschaften die Schiffe in See betanken und mit anderen Versorgungsgütern versorgen können.



Damit werden gefährliche Zonen umfahren und vermieden.

Der wichtigste Schutzzweck dieses Systems ist, so weit als möglich Gefahrenquellen auszuweichen und sie zu umgehen. Keine Havarie- und Angriffsgefahrenlage ist der beste Schutz überhaupt. Das Vermeiden unsicherer Gebiete wird allerdings nicht überall möglich sein. Dann greift die starke Protektion.

Ergänzt wird dieses Konzept durch die Luftaufklärung durch die Bordhubschrauber sowie die hoch fliegende Langstreckenaufklärung. Natürlich sind solche Transporte durch die entsprechenden weiteren Kontrollsysteme der UNO, Nato u.a.m. überwacht. Das setzen wir auch zum Eigenschutz voraus.

Das Trinkwasserkonzept – Entscheidungsvoraussetzungen:

Heute schon, erst recht in der Zukunft spielt das Thema sauberes und bezahlbares Trinkwasser eine Schlüsselrolle.

Wir sind derzeit ca. 6 Milliarden Menschen auf der Erde. Drei Milliarden Menschen haben keinen Zugang zu sauberem Trinkwasser. Vergleichbares gilt für die Abwasser- und Fäkalentsorgung. Es gibt zwar zahlreiche Entwicklungshilfeprojekte, diese erreichen jedoch viele Menschen nicht. Das Wasserproblem ist die Hauptursache für die meisten Krankheitsfälle, Todesfälle und die hohe Kindersterblichkeit in Entwicklungsländern. Das Problem wird sich noch dramatisch verschlimmern, wenn sich die Zahl der Menschen in den kommenden Jahren auf 9 Milliarden erhöht und der Wasserverbrauch in den aufstrebenden neuen Industrienationen mit hoher Bevölkerungsdichte insbesondere in Asien und Indien aufgrund der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Fortentwicklungen massiv ansteigen wird wie der übrige Ressourcenverbrauch an Erdöl, Energie (Strom, Kohle), Baustoffen, Stahl u.v.a.m. Samt dem Bereich der Lebensmittel, der textilen Versorgung (Baumwolle, Kunststoffe etc. pp.) und deren zusätzlichen Wasserbedarfsmengen.

Eine Ursache ist die Politik der Europäischen Union, Förderungen im Rahmen der EU-Entwicklungshilfe ausschließlich privaten Wasserversorgern zukommen zu lassen und öffentliche/kommunale Versorger nicht zu berücksichtigen. In den Entwicklungsländern treibt das nicht nur die Wasserpreise als von der EU subventioniertes Kommerzgut in die Höhe und schließt jene, die die Wasserpreise nicht zahlen können vom Zugang zum Wasser aus, in vielen Entwicklungsländern sind die Kommunen zu arm, um eine öffentliche Versorgung selbst finanzieren zu können.

Wir sehen Parallelen auch zur landwirtschaftlichen Subventionspolitik der EU, subventioniert einerseits z.B. Seefischerei vor fremden Staaten zu betreiben und diesen daraus Lebensgrundlagen wesentlich einzuschränken, aktuell wurde der Export daraus unter Marktniveau verbilligter EU-Überschüsse (Fleisch z.B.) in Entwicklungsländer bekannt, die dort die Lokalwirtschaft der Eigenversorgung ruinieren. Die EU ließ wissen, dass dieses insbesondere auf den massiven politischen Druck Deutschland erfolge. Wir sehen hier die deutsche Landwirtschaft und die in Deutschland operierende nationale wie internationale Lebensmittelindustrie samt Nebenzweigen als Wählerpotential gerade in ländlichen Flächenregionen mit eindeutigen politischen Tendenzen hin zu einer Partei. Das gilt nicht nur für Deutschland, sondern weltweit, Deutschland hat sich hier aber offenbar in eine herausragende Position begeben.

Ein weiteres wesentliches Problem ist die Versorgung mit Viehfutter bei steigendem Fleischkonsum und teures Saatgut zur Verdrängung sich selbst reproduzierender Pflanzensorten zu erhöhtem Düngemittel- und Pflanzenschutzbedarf. Zu sehen

auch vor dem Hintergrund, technische Hochleistungslandwirtschaft weltweit betreiben zu müssen, um die erforderlichen Lebensmittelmengen zu produzieren.

Der Wasserverbrauch begünstigt zugleich durch Absenkung der Grundwasserspiegel als Hauptressource die Versteppung und Wüstenbildung in landwirtschaftlichen Nutzzonen wie allgemein, zumal die Qualität durch Überdüngung und Pestizide abnimmt und die Nutzbarkeit freier Oberflächengewässer ebenfalls reduziert. Der verschärft das Welternährungs- und Nothilfeproblem.

Zu sehen sind die ungleichen Verteilungen der kommerziellen Nutzen zur Spaltung der Weltgesellschaft in einen Bereich von ca. 20 % der Weltbevölkerung, die bis 80 % der Werte und Güter besitzen und alle Vorteile und Bequemlichkeiten genießen und 80 % , die dazu keinen Zugang haben in der Zukunft als Verschlechterung der heutigen Verteilungslage. Spürbar auch in den Industrieländern durch Reduktion des staatstragenden bürgerlichen Mittelstandes und deren Einkommen insbesondere in der Europäischen Union.

Politisch bedeutet das die Frage, ob diese 20 % darüber entscheiden, wer weiter leben darf und wer nicht, und wenn zu welchen Konditionen, und ob hier eine ideologiebeladene Bevölkerungspolitik der genoziden Menschenzwangsverwaltung betrieben werden wird zur Aussonderung aus dem Leben für als „lebensunwert“ angesehene Personen. Hier können solche Denkweisen und politischen Handlungsmodelle entscheidend wesentlich auch in den Bereich der humanitären Hilfe eingreifen und diese durch politische Weisung schlicht unterbinden.

Es geht also um die Frage, welche politischen Parteien, welche Regenten, welche Staaten nach welchen Kriterien entscheiden, wer zu welchen Bedingungen und wo weiter leben darf und wer nicht. Diese Entscheidungen sind an entscheidenden Punkten von kommerziellen Belangen bestimmt und gelenkt, und die Mehrheit der Menschen erkennt, dass dieser enge Kreis der Entscheider, der in der Regel zugleich die Demokratien repräsentiert und eine hohe Werteordnung propagiert, die Mehrheit der Menschen von der Teilhabe an diesen Idealen ausschließt und fern hält aus sehr transparenten schlichten Gründen, der Besitzstandswahrung und Besitzmehrung. Es widerspräche der Historie und der rationalen Logik des menschlichen Verhaltens anzunehmen, dass man auf Dauer 80 % der Menschheit ausschließen und per sozialem Genozid reduzieren könnte, ohne einen dann sehr gewaltsamen Aufstand zu provozieren. Deutschland hat damit den 2 WK provoziert, und ein Weltkrieg wurde erforderlich, um den deutschen Rassenwahn mit Gewalt zu beenden. Reste dieser Vertreter sind weltweit noch heute aktiv, gerade in Deutschland, und es gibt weiterhin Übergriffe in Deutschland gegen „Ausländer“. „Klasseneid“ ist hier ein zentrales politisches Instrument.

Zugespitzt wird diese Lage durch das christlich-islamische Problem der Konkurrenz zweier politischer Systeme mit grundverschiedenen zueinander inkompatiblen Lebensgestaltungen, die zueinander in etlichen Kernteilen unvereinbar sind, erklärt und begründet aus der Religion und den Glaubenspflichten. Dieses trägt sehr entscheidend zur politischen Radikalisierung in der Welt und der instabilen Sicherheitslage bei. Zu sehen sind die internen Machtkämpfe z.B. zwischen Sunniten und Schiiten im Islam, die sowohl ideologisch wie politisch, wirtschaftlich

und sozial begründet sind wie alle ernsten Konflikte in der Welt, auch wenn sie unter anderen Überschriften und Normwerken firmieren. Es geht im Kern immer um Ausgrenzungen aus Teilhaben und verdrängende Konkurrenzen. Wir gehen davon aus, dass die Demokratien ihre Funktion und ihren Bestand verlieren werden in den Maße, wie sie selber ausgrenzen und fremd bestimmen insbesondere zum ausschließlichen eigenen Vorteil. Für jeden Regenten gilt, man kann ein Gemeinwesen nicht gegen das eigene Volk regieren, und auch diese Problematik unterliegt der Globalisierung in der Konkurrenz der Systeme. Hier besteht offensichtlich immenser politisch-gesellschaftlicher Nachschulungsbedarf. Das ist auch ein Bildungsproblem.

Es genügt eben nicht, nur zu lernen, technische und schlichte Verhaltensfunktionen sozusagen „auswendig zu können“ als „guter Funktionsträger“ unter Verzicht auf den eigenen Verstand und die eigene Erkenntnisfähigkeit, um die heutigen Probleme bewältigen zu können.

Es ist nicht unsere Aufgabe, diese Probleme zu lösen oder hier Lösungen anzubieten. Wer humanitär hilft ist jedoch an der unmittelbarsten Schnittstelle dieses Konfliktbereichs aufgestellt, an der Katastrophe und der auch gewalttätigen streitigen Auseinandersetzung als Politikfolge. Er muss sich also fragen, wie gehe ich damit um, welche Konsequenzen hat das für die Arbeit und wo hören wir auf, weil es nicht mehr geht, weil es zu gefährlich ist oder weil man hier der Politik keinen Vorschub zu leisten hat zum eigenen Nachteil. Siehe aktuell das Problem Birma. Das entscheiden wir als helfende Institutionen in der Hauptsache und nicht die Politik. Insoweit machen wir unmittelbar Politik, indem wir als Geber und Eigentümer die Rahmen und Inhalte bestimmen. Im Falle dieser Stiftung übernational als regierungsunabhängige, als parteipolitikunabhängige Organisation mit vorgesehener wirtschaftlicher Eigenständigkeit.

Insoweit sind wir gerade in Deutschland eine politisch bekämpfte Gefahr „für das Establishment“ und die politische Ordnung. Man kann sich nicht offen widersetzen und versucht das über die Regelung über die Verweigerung der Entschädigung in Amtshaftungssachen „nach Recht und Gesetz“. Leider ist diese deutsche politische Meinung durch den Europäischen Gerichtshof wie nach den eigenen Gesetzen und dem Grundgesetz als falsch und in der Sache unzulässig bereits ausgewiesen. Nun ist man auf der politischen Flucht und versucht, durch Weglegungen und Untätigkeit das Problem zu lösen in der Hoffnung, damit Erfolg zu haben. Man kann jedoch Menschen nicht aussitzen und weglegen, das davon ausgehende nationale wie internationale Signal wäre verheerend und vernichtend für die Institution Demokratie in der Welt und deren Glaubwürdigkeiten. Es wäre die Grundlage für Bürgerkrieg und Rebellion, überall in der Welt, nicht nur in Deutschland. Alle Menschen wollen als Menschen geachtet und Wert geschätzt werden, sich erfolgreich einbringen. Die Leistungsfähigkeit der Mehrheit der Menschheit als lästig und störend wegzuwerfen ist vielleicht das schlimmste Verbrechen, dessen sich ein politisches Regime, dessen sich Entscheider schuldig machen können zur vollen Strenge der Gesetze und der öffentlichen Meinung.

Vor diesem Hintergrund sind das Projekt der humanitären Hilfe und das

Wasserprojekt angesiedelt. Diese Projekte greifen durch ihre bloße Existenz und Machbarkeit, von denen konkrete unmittelbare Rechtswirkung ausgeht national wie international, in die politischen Vorgänge ein und setzen dort sehr deutliche Signale.

Es geht rechtlich um die unterlassene und verweigerte mögliche Hilfeleistung mit Todesfolgen, im Vorsatz als Mord ausgewiesen nach den Gesetzen. Sind ganze Bevölkerungen betroffen geht es um Genozide und Völkermord.

Mag sein, dass Einzelne das anders bewerten. Insbesondere betroffene Politiker, deren persönliche Karrieren und Pensionsansprüche damit verknüpft sind. Das können und wollen wir nicht beurteilen und bewerten, denn das ist nicht unser Problem. Wir haben uns für das Helfen entschieden, ich als Stifter gebe dafür mein hart erstrittenes Vermögen gleich wieder her und weg. Das ist meine Entscheidung. Und es ist die freie Entscheidung eines jeden, der bei mir mitarbeiten und den Menschen mit helfen will, denen ich meinen sehr großen Dank schulde, sich mit mir „dafür“ entschieden zu haben und das öffentlich zu vertreten.

Was viele Politiker und „Standesvertreter“ verkennen: wir sind nicht gegen die Demokratie und „das System“, was viele fälschlich immer dann kolportieren, wenn Gefahr für die eigene Karriere droht, sondern wir nutzen mit voller Überzeugung von den Vorteilen die Systemmöglichkeiten voll aus, um zu helfen und damit auch andere zu überzeugen. Politisch überzeugt man mit positiven Vorteilen, nicht mit Zurückweisungen und Ausgrenzungen. Das hat sich in der Politik vermutlich noch nicht überall herumgesprochen. Die Wirtschaft kennt sich damit aus. Wer nicht bei den Quartalsbilanzen ausreichende Vorteile vorweisen kann, dessen Karriere erscheint sehr eng begrenzt. Die Politik kann davon lernen.

Auch wir bieten den Menschen Vorteile an, darunter den Hauptvorteil, zu überleben und die eigene Würde in der Not zu wahren und zurückzuerhalten. Das begründet und rechtfertigt unsere Existenz und unsere Entscheidungen. Erstaunlich, dass man sich gerade in Deutschland, vor dem Hintergrund der deutschen Geschichte, dagegen quer legt. Zumal es ein den Bundeshaushalt nicht belastendes Geschenk ist.

Dieses Geschenk ist keine Spielerei, sondern eine kühl überlegte Reaktion auf Notwendigkeiten und aus dem Gefühl für die Verantwortung derer, die etwas tun können. Ich erfülle damit eine Rechtspflicht als Bringeschuld derjenigen, die dazu in der Lage sind. Das gehört zu den Grundlagen der Berufsausübung eines jeden Künstlers. Man kreiert etwas und bringt es den Menschen. Das ist mein Beruf. Es ist zugleich eine Rechtspflicht der Eigentümer und der Urheber, die Rechtsgrundlage des Urheber- und Patentrechts samt Leistungsschutz- und Lizenzrechten. Zweck dieser Sondervorschriften ist der Nutzen der Allgemeinheit aus der individuellen Leistung, das gesetzlich verankerte Teilhaberecht Aller an der besonderen Leistung des Einzelnen, der dazu in der Lage ist. Ich mache damit lediglich meine Arbeit

genauso wie jeder 1-EURO-Jobber und jeder Politiker oder Straßenkehrer. Auch das ist vielen vielleicht nicht bekannt und bewusst. Nun wissen Sie es.

Es gibt noch ein persönliches Motiv: Ich möchte nicht dafür verantwortlich sein, Menschen in Not Hilfe verweigert und vorenthalten zu haben. Ich möchte hier nicht meine eigenen Lebensmaxime verletzen und mit dieser Last und Unehre durch mein Leben gehen zur Endverantwortung vor dem Schöpfer, was immer er oder das sein mag, jeder nach seinem Glauben. Ich glaube nicht daran, sich hier mit Geld einen Sündenerlass kaufen zu können. Das eigene Gewissen ist mit Geld nicht zu kaufen. Man kann es mit Macht, Drogen und Fluchtoptionen betäuben, mehr nicht. .

Es gibt daher ein eher strukturelles Problem, von dem ich annehme, es relativ schnell beseitigen zu können. Jede Bürokratie und Politik hat ein „strukturelles Problem“ mit gutwilligen Bürgern, die außerhalb der Amtsnorm etwas tun und bewegen, weil der Amtsrahmen dafür dann gerade keine passende Verhaltensweise anbietet. Die muss auf den Anlass erst geschaffen werden, was in der Regel 10 Jahre beansprucht. Da möchte niemand vorn dabei sein, denn Fehler oder Kritik sind nicht karriereförderlich. In der Regel beseitigt man dann den Anlass, also den gutwilligen Bürger, um diese Belastung zu eleminieren. Damit kann man erfolgreich weiter aufsteigen. In Birma streiten wir darüber, dass binnen Tagen Millionen Menschen sterben können. Das übertrage man auf die Ereignisse in 10 Jahren und die Verantwortung der Verantwortlichen. Hier haftet der einzelne Verantwortliche auch mit dem privaten Vermögen, wenn er Beamter oder politischer Beamter ist. Insoweit fürchtet sich der treue Beamte nicht, solange er die Protektion seines Dienstherrn hat, also auch der Politik. Wieviele Opfer und Tote kann aber ein deutscher Politiker - und nicht nur dieser - verkraften, wenn international wie im Fall Birma inzwischen darüber nachgedacht wird, mit militärischer Gewalt gegen hilfeunwillige Regierungen vorzugehen und diese damit u.U. zwangszuentmachten als Entscheidung der Weltvölkergemeinschaft?

Kann da ein Bundeskanzler sagen, wir verweigern selbst die Hilfe? Fragen Sie das bitte nicht mich, sondern die Politiker.

Es ist also überdeutlich, dass diese Projekte der humanitären Hilfe und das Wasserprojekt Politikum höchsten Ranges sind vor dem Hintergrund der anstehenden Grundsatzentscheidung der Politik, wie mit der Zukunft umgegangen werden soll.

Zur Entlastung der deutschen Politik ist festzuhalten, dass die Verwaltung des Deutschen Bundestages angeordnet hat – nachzulesen auf der Internet-Site der Stiftung – die Fraktionen des Parlaments und die Bundesregierung nicht über dieses Projekt zu unterrichten. Unsere Endverantwortlichen sind also formell noch ahnungslos und unwissend, somit handlungsunfähig. Über die informellen Kenntnisstände will ich nicht spekulieren. Es gilt das Bundeszeugnis, aus Ehrschutzgründen der Behörden Amtshaftunsschäden nicht bedienen zu wollen; als unzulässig verworfen und verboten vom Europäischen Gerichtshof. Mein besonders vorteilhaftes Angebot ist nach Gesetz annahmepflichtig, und die Schadens- und Forderungslage als Finanzbasis der Stiftung wurde auch unter Verstreichen der Präklusionsfrist nicht angefochten zum Rechtsmittelverzicht dagegen. Damit besteht Rechtskraft nach Gesetz und Rechtskraft dieses Projekts zur Rechtskraft meiner

Entscheidungen als Stifter und Planer zur rechtlichen Unanfechtbarkeit. Die deutsche Politik hat sich damit selbst um die Möglichkeit der Mitgestaltung und Mitentscheidung gebracht, sie ist jetzt unabdingbar an meine Entscheidungen als designierter Stifter und Eigentümer gebunden. Widerstand ist damit zwecklos.

Das Trinkwasserprojekt im Detail:

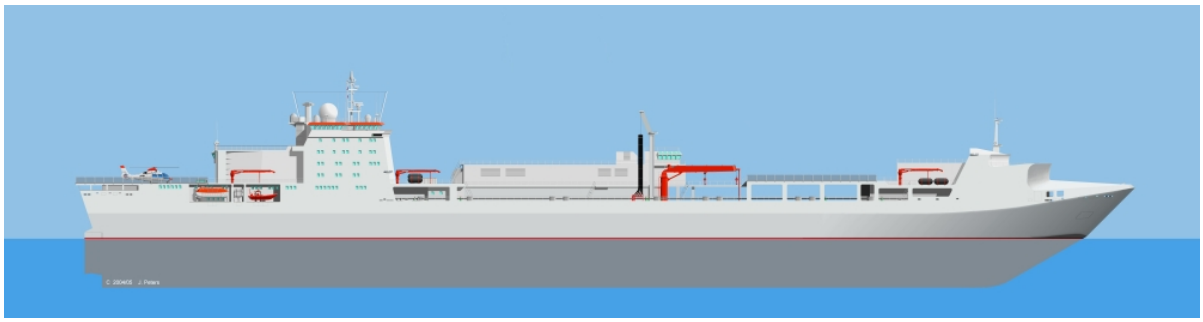
Die Finanzplanung hat ergeben, das nun folgende Wasserprojekt zusätzlich generieren und auflegen zu können, im Volumen vom Finanzrahmen in der Zukunft begrenzt.

Ich plane, hierfür eine eigene Unterstiftung, ggf. auch einen Zweckwirtschaftsbetrieb zu eröffnen zum Management dieses Projekts und dessen eigenständiger Finanzierung.

Das Projekt steht im unmittelbaren Zusammenwirken mit der Katastrophenhilfe einerseits und der internen Flottenversorgung andererseits. Dafür sind spezielle Schiffsklassen vorgesehen.

Tanker Gruppe I

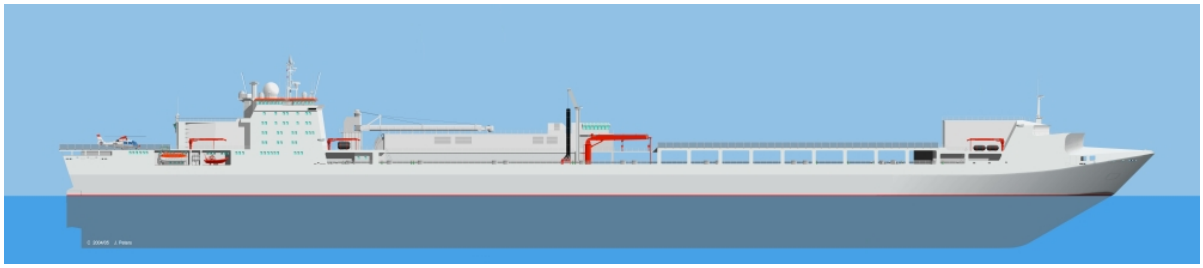
Diese Schiffe sind für eine Ladefähigkeit bis um ca. 30.000 Tonnen ausgelegt.



Sie dienen sowohl als Wasserschiffe wie auch als Flottenversorger und Löschplattformen. Sie sind auf hohe Geschwindigkeit im Verbandssystem ausgelegt.

Tanker Gruppe II

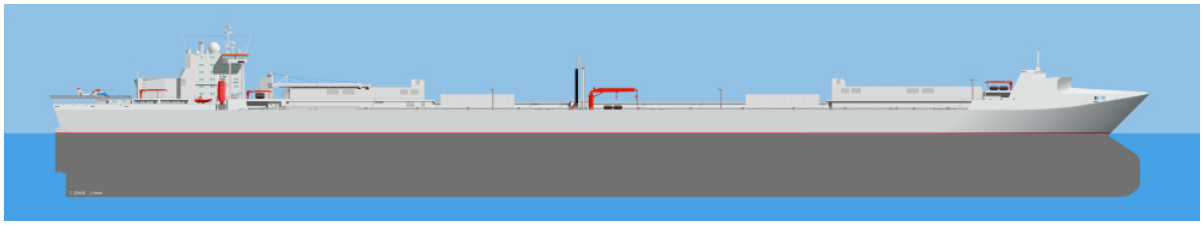
Diese Schiffe sind für eine Ladefähigkeit bis um 150.000 Tonnen (Pan-Max) ausgelegt.



Sie sind als lokale Versorger für ausgewählte Bereiche gedacht, als Shuttletanker sowie als Versorgungs- und Feuerwehrplattformen

Tanker Gruppe III

Diese Schiffe sind als ULC ausgelegt mit einer Ladefähigkeit bis ca. 500.000 Tonnen.



Diese Schiffe sind fahrende Wasserwerke auf See, die sowohl Löschhäfen anlaufen wie durch Shuttletanker bedient werden können. Aufgabe dieser Schiffe ist, nahe an Bedarfsgebieten, auch weltweit operierend, schadstoffarme oder noch unbelastete Seegebiete aufzusuchen und dort Trinkwasser zu machen. Um einen tragbaren Wasserpreis zu generieren muss hier „Masse“ gemacht werden in möglichst kurzer Beladungszeit.

Daher sind hier Ultra Large Carrier (ULC) vorgesehen mit Abmessungen von ca. 420 m Länge, ca. 70 m Breite und ca. 25 m Tiefgang bei einer Seitenhöhe Oberdeck von ca. 35 m.

Die Wasserherstellung:

Vorgesehen sind Wasserverdampfer zur Kondensatherstellung für Reinwasser ohne Restrückstände. Dieses Wasser wird neu aufmineralisiert auf Lebensmittelstandard. Da die Schiffe als Full-Elektroschiffe ausgelegt werden kann die dafür erforderliche Energieleistung auf der Fahrt an Bord selbst erzeugt werden. Ohne Fahrt ist die Entsalzung nicht in Betrieb. Der dafür erforderliche Zusatzaufwand an Generatorleistung und Raumbedarf schränkt das Ladevolumen etwas ein. Da andererseits ein Spiegelheck mit Abrisskante vorgesehen ist zu Waterjet-Propulsion wird im Achterschiff neuer Nutzraum gewonnen für weitere Zusatzanlagen. Diese Schiffe müssen nicht schnell fahren, auch nicht um ausreichende Generatorleistung zu erzeugen. Es wird hier das altbekannte System der Wirkweise von Elektromotoren als Motoren und Generatoren genutzt. die Turbinentechnik des Waterjet-Prinzps macht es möglich, solche Systeme auch als Generatoren einzusetzen. Das setzt eine gewisses Strömungsvolumen und einen gewissen Mindest-Strömungsdruck voraus, der erreichbar ist. Die weitergehenden Details fallen unter den Urheber-Vorbehalt. Die Berechnungen ergaben, dass ein ausreichendes Stromvolumen erzeugbar ist, den erforderlichen Durchsatz der Verdampferanlage zu erreichen.

In dieser werden alle Techniken zur Energiereduktion, der Geschwindigkeit des Verdampfer- und Kondensationsprozesses genutzt werden, die zur Verfügung stehen. Hier ist von weiteren Entwicklungen auszugehen. Zu erwähnen sind Unterdruckverfahren zur Temperaturreduktion, Hochleistungs-Pumpsysteme und Vorfilterungen, Vernebelungsverfahren zur Schnellverdampfung usw.

Die Verdampfer- und Kondensatoranlagen werden auf dem Tankdeck stehen. Das gewonnene Seesalz kann gebunkert und ebenfalls abgegeben werden. Auf den ULC-Tankern können je Tankfüllung um ca. 20.000 Tonnen Salz anfallen als Zusatznutzen. Es sind daher Elevator-Bandförderer zur Entladung vorgesehen. Andernfalls wird dies Salz wieder über Bord gegeben.

Für die Katastrophenversorgung kann eine Gebindeabfüllerei an Bord gegeben werden, in der Regel für Tagesrationen nach UNO-Norm (20 Liter) in Kanistern, dies als Palettengut abgepackt abgegeben werden können. Damit diese auch ausgeflogen werden können haben alle Tanker ausreichend große Bordfluganlagen und im Heck einen Dockraum zum Beladen von Transportbooten. Es können von Bord aus auch schwimmende Pipelines an Lang gelegt werden. Damit können an Land an jedem beliebigen Ort Wasseranlandestellen nach Bedarf eingerichtet werden. Die Schiffe sind an Häfen und dortige Terminals also nicht gebunden. Sie können mit Treibstoff und Versorgungsgut auf See versorgt werden.

Biokraftstoff:

Auch hier spielt Biokraftstoff in Lebensmittelgüte eine zentrale Rolle gerade bei der Versorgung. Diese Schiffe dienen auch als fahrende Tanklager und Versorgungs-Schnittstellen. Die Tankanlagen und Übergabestationen werden entsprechend ausgelegt. Das erlaubt den dezentralen Anbau auch in kleineren Volumen, die damit an Zentralstellen zusammenführbar sind.

Wichtig ist die Tankausrüstung, die erlaubt, sowohl Biodieselkraftstoff als auch Wasser zu fahren. Die Tankauskleidung und -reinigung ist dabei sehr vereinfacht, ein duales System mit Erdölen wäre nicht möglich. Das duale System dient auch der Verbesserung der Seefähigkeit der Schiffe, die damit fortlaufend im optimierten Trimm gehalten werden können, ohne alle Bunker leer zu fahren wie bei Standard-Fuel auf Erdölbasis. Das System erlaubt damit eine neue Raum- und Tankaufteilung in den Schiffen, verbunden mit Kollisions- und Havarieschutz neuer Art. Das reduziert wiederum den Betriebsaufwand sehr erheblich und kann deutliche Rabatte bei Hafen- und Kanalgebühren bedeuten. Es ist also wirtschaftlich sehr vorteilhaft, mit Biokraftstoff zu fahren und dient sehr erheblich dem Brandschutz. Insbesondere die Explosionsgefahren aus Ausgasungen und Restgasen fallen fort. Das bedeutet, anders als fossilölbetankte Schiffe und Tanker können diese auch sehr viel schwerer in Brand geschossen werden, ist die Explosions- und Brandgefahr im Bordbetrieb massiv reduziert. Das reduziert auch die Versicherungsprämien, wie wir bereits erfahren haben. Es rechnet sich für uns.

Es kann darüber hinaus bis auf die Hubschrauber und Flugzeuge derzeit ein Einheits-Kraftstoff hergestellt werden, den auch die Kraftfahrzeuge verwenden können. Sollten die Experimente der Neuseeland-Air mit Biokraftstoff auf Algenbasis erfolgreich sein kann auch das übernommen werden. Hier sind keine Festlegungen final erlaubt, da die technischen Systeme in fortlaufende Weiterentwicklung stehen. Wie nehmen das, was zu gg. Zeit das zukunftssichere Optimum darstellt. Das gilt für alle Systeme generell.

Wir gehen derzeit davon aus, dass wir einen Wasserpreis generieren können auf dem Niveau der europäischen Wasserpreise je Tonne oder geringfügig darüber. In der Notfallversorgung spielen die Preise in diesem System ohnehin eine nur untergeordnete Rolle.

Von Interesse ist die Herstellung von Spezialwasser. Hier im Focus die Wassergewinnung aus Eis (Gletscher- und Eisbergeis), aufzufischen aus der See. Auch hierfür ist ein Spezialschiff vorgesehen mit entsprechenden besonderen Fähigkeiten. Es ist nicht einzusehen, dieses kostbare Süßwasser einfach im Salzwasser verschwinden zu lassen. Dazu ist dieses Wasser viel zu wertvoll.

Innovationen und Zweckwirtschaft:

Das Gesamtkonzept enthält eine erhebliche Menge technischer und „sonstiger“ Innovationen mit mir als Urheber. Dazu gesellen sich die eingebundenen Innovationen der Hersteller der Teilsysteme. Das ganze ergibt einen neuen Standard.

Einen Schwerpunkt bilden Industriekeramiken, Leichtmetalle und Verbundwerkstoffe, da bei der Auflage Seegang 30 + der Stahlschiffbau Probleme aufwirft. So eine Gewichtszunahme bis mind. 15 %. Die Lage am Stahlmarkt ist nicht unbedeutend. Von Belang ist, höhere Festigkeitswerte als Stahl zu erreichen bei gleichzeitiger Gewichtsreduktion und vereinfachter Oberflächengüte (Rostschutz/Korrosion). Coatingtechniken und Strömungsoptimierungen treten hinzu. Hier orientieren wir uns auch an Techniken aus dem Bereich Luftfahrt und anderen Bereichen.

Nur ein Detail daraus: Die Farbgebung der Schiffe und Fahrzeuge ist bereits festgelegt. Grundfarbe wird Silber-Metallic, mit roten Elementen als Warndesign. Warum Silber-Metallic. Nicht wegen des eleganten Aussehens, obwohl wir das gerne mitnehmen. Wesentlich ist die bessere Sichtbarkeit um ca. 20 % in Dunst und Nebel. Das dient der Sicherheit insbesondere bei hoher Fahrt. Die Temperatur unter dieser Farbe ist deutlich abgesenkt, da die Metalloxyde die Sonneneinstrahlung wie Spiegel reflektieren und damit die Kerntemperatur senken. Bei Tankertests hat sich gezeigt, dass eine weiße Oberfläche gegenüber einer traditionellen roten Farbe um 20 ° C geringere Temperaturen unter der Deckfläche in den Tropen aufweist. Silbermetallicfarbe hat gegenüber Weiß noch etwas bessere Werte. Rein weiße Farbe führt auf See schnell zu Schneeblindheit. Auf weißen Schiffen und Yachten müssen daher angepaßte Sonnenbrillen getragen werden, wenn ausreichend große weiße Flächen im Blickfeld sind. Gebrochene Töne wie ein helles Grau vermeiden diese hohe Belastung für das Personal, dieses Problem stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar insbesondere bei hoher Geschwindigkeit.

Dennoch werden wir Teile der Arbeitsdecksflächen traditionell grün streichen als Reminiszenz an die psychologische Befindlichkeit der Besatzung.

Holzdecks: sie sind ebenfalls kein Luxus. Angepasste Holzdecks sind noch immer bei Nässe die rutschfestesten Decksbeläge. Im Bereich des hohen Verschleißes sind sie unverzichtbar als Schutz der eigentlichen Metalldecks vor Beschädigungen wie zum schnellen Austausch beschädigter Bereiche zum Arbeitsverschleiß. Nachteil: Ankohlbarkeit beim Feuerlöschen in hoher Strahlungshitze. Da in solchem Falle unter Waterfog-Eigenschutzschleier gearbeitet wird ist das Deck dann permanent nass.

Das ist ein Mikro-Ausschnitt der Planungsdetails.

Wir gehen davon aus, dass es sinnvoll sein wird, neben einfachen Auftragsvergaben schon durch die erforderliche innovative Zusammenarbeit solche Projekte kooperativ zu begleiten und Herstellern die Produktion auch eigenständig-unabhängig zu ermöglichen. Beteiligungen nicht ausgeschlossen. Etliche Bereiche wirken ja weit über den Stiftungsbereich hinaus.

Beispiele dafür sind:

- Bau und Industriebau mit hochfesten neuen Werkstoffen;
- Kraftleistungs-Wärmekoppelungsanlagen als dezentrale Kraftwerkstechnik; (Schiffsantriebe sind nichts anderes, man kann sie auch außerhalb von Schiffen verwenden);
- LKW-Transporttechnik;
- elektronische Verbundsystemsteuerungen;
- Luftfahrt – Hubschraubersystemtechnik;
- Kohlestoff-, Kohlefaser- und Nanowerkstofftechnik;
- Ortungstechnik und Schiffsführungssysteme, Navigation;
- Sicherheits- und Feuerschutztechnik;

als Ausriss. Es gibt hier viele Verbindungen und Anknüpfungen sowie Adaptionen aus der Serienproduktion für andere Zwecke. Die weiteren Details werden sich im Zuge der weiteren Planungen und Verfahren noch ergeben nach Lage und Marktlage.

Das Stiftungsrecht erlaubt, Komponenten zum Eigenbedarf auch selbst herzustellen und ggf. auch außerhalb zu vertreiben. Das kann erforderlich werden, wenn Kapazitäten bei Lieferanten nicht ausreichen sollten, wenn sehr spezifische Dinge kleinteilig zu produzieren wären; in der Biokraftstoffherstellung z.B. u.a.m. Hier stehen diverse Optionen im Raum.

Die Finanzplattform:

Eine formelle Eröffnungsbilanz kann erst erstellt werden, wenn der Amtsschuldner seinen Zahlpflichten nachgekommen ist.

Aus den bezifferten Schadensersatzansprüchen in Höhe von Zwischenstand 40 Mrd. Euro (Stand Rechnung vom 22.12.2004), den fortlaufenden Zinsen und Weiterungen bis heute ergibt sich die Basis für den Grundbetrag, der erforderlich ist, das derzeit projektierte Stiftungsvermögen von nach Planungsstand 135 Mrd. Euro

zu erreichen. Vorgesehen sind hier Maßnahmen nach FED, HSBC und EZB mit der Zusatzoption der Weltbank-Pflichtförderung nach den Richtlinien und Förderpflichten des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 „Vertrag von Montego Bay“ zur Sicherung der Daseinsvorsorge und Gefahrenabwehr.

Der hohe Betrag ergibt sich aus Urheber- und Patentrechtsverletzungen als Schadensfolge für Patentsachen im Multimedia-Bereich, die heute Weltindustriestandard geworden sind. Rechtsgrundlage der Berechnung gem. § 97 UrhG: die erwirtschafteten Erträge der Konkurrenz, die ohne diese Störung und Vereitelung dem/den Geschädigten zugeflossen wären.

Das so generierte Stiftungsvermögen wird dann im Standardwege weiter verzinst. Dieser Zinsertrag bildet den Jahresetat der Stiftung, aus dem alle Kosten, Betriebskosten, Löhne und Gehälter, die Investitionen und die Systemaufwendungen finanziert werden.

Die Projektberechnungen haben folgende Eckwerte ergeben:

Benötigtes Personal (ohne Wasserprojekt) bis ca. 17.000 hochwertige Dauerarbeitsplätze in Fachberufen, weitgehend mit Berufsausbildung, Fach- und Hochschulabschluß sowie eigener Schulung und Spezialausbildungen.

Als Flottenbestand je nach Ausweitung bis ca. max. 70 verschiedene Schiffe, mind. 170 Hubschrauber (incl. Sky-cranes), ca. 20 Flugzeuge (Gesamt), sowie um 500 Transport- und Spezialfahrzeuge, dazu die kleinen Mittel wie amphibische Sonderfahrzeuge, Tochterboote usw.

Dazu kommt das Wasserprojekt. Dessen Volumen ist nach oben derzeit offen.

Die Finanzierungsvorbereitungen werden einige Zeit in Anspruch nehmen, der volle Betrag wird erst nach einigen Jahren erreicht werden können. Die Zwischenzeit wird aus der Schadensersatzleistung überbrückt.

Wir gehen von einem diesbezüglichen Vorlauf von 2 Jahren aus, die wir benötigen werden, die erforderlichen technischen und sonstigen Vorbereitungen bis zur Herstellung der Endbau- und Versicherungspläne durchzuführen vor formellem Baubeginn, der ersten Kiellegung. Die Bauzeit der Schiffe kann für die Prototypen bis 18 Monate, für die Nachfolger bis 12 Monate oder weniger ev. angesetzt werden. Das hängt auch davon ab, welcher Systemtakt mit den Herstellern erreichbar sein wird. Parallel dazu erfolgen die weiteren Systemzulieferungen. Der zu erwartende Zeittakt der Fertigung und des Zulaufes bis zur Bezahlung der Rechnungen wird vorhersehbar einen Etatüberhang in den ersten Jahren bedingen, aus dem heraus die Tochterstiftung für das Wasserprojekt generiert werden kann. Dafür gilt – wie für das gesamte Projekt – dass jeweils das realisiert wird, was der tagesaktuellen Marktlage nach finanzier- und erreichbar ist.

Wir gehen davon aus, dass das Vollprogramm mit Besetzung aller Stellen in max. 15 Jahren erreichbar ist. Das liegt vor allem an den Werftlieferzeiten, die sich absehbar kaum verbessern werden. Hier müssen wir u.U. Im Rahmen der Zweckwirtschaft Sonderwege beschreiten, um den Lieferstau abzubauen.

Wir gehen derzeit davon aus, dass ein Jahresetat von um 8 Mrd. Euro eine realistische Grundannahme sein wird vor Abgaben und Steuern, soweit diese bei gemeinwohltätigen Stiftungen anfallen, und einem Investitionsvolumen von im Mittel 2-3 Mrd. Euro bis zur vollen Programmstärke. Dieses angepasst an die dann laufend ansteigenden Betriebsausgaben, die wir im laufenden Endstadium (Vollprogramm) mit derzeit ca. 3,5 bis 4 Mrd. Euro annehmen. Dazu kommen dann die laufenden Havarie- und Ersatzrücklagen sowie die Weiterführungen der Systemteile und deren Kosten. Das technische Gesamtinvestitionsvolumen beziffert sich derzeit auf ca. 22-25 Mrd. Euro, ohne Wasserprojekt.

Es sind auch Bezahldienste vorgesehen, wenn technische Supportleistungen anfallen, die außerhalb der Kernprogramme (kostenfrei) angesiedelt sind. Hierbei soll es sich nicht um gewerbliche Konkurrenzen handeln, sondern um sonst nicht verfügbare Sonderdienste oder Dienstleistungen auf gewerbliche Anforderung, wenn andere Dienstleister und Anbieter solche Dienste nicht selbst erbringen können oder eine eilige Notlage besteht mit Gefahr einer Folgehavarie, die abzuwenden ist, oder einem Seenotfall.

Bei einer Welthandelsflotte von ca. 80.000 Seeschiffen (nach anderen statistischen Größenrahmen 40.000 Seeschiffe) mit steigender Tendenz an Zahl, Größe, Geschwindigkeit, Finanzwert und Ladungsrisiken ist seit Beginn der statistischen und Versicherungserhebungen über Havarie- und Seenotfälle ein Unfallmittelanteil von 3-4 % konstant festgestellt. Das sind also 2.400/3200 Fälle je Jahr (wobei nach anderer Statistik die Schiffe nicht verschwunden sind, sondern einer anderen Kategorie zugeordnet wurden, die Realzahl der Unfallanteile ist also identisch). Dazu kommt die Küstenschifffahrt, deren Volumen nicht genau bekannt sind, man schätzt ca. 400.000 Fahrzeuge aller Größen und Klassen weltweit. Dies sind Schiffe bis ca. 2.000 BRZ (divergierende statistische Einordungen) und/oder Schiffe mit Revierbeschränkungen ohne Zulassung für wie weltweite Hochseefahrt. Auch die Seefischerei gehört dazu. Auch hier gilt die Unfallanteilsformel. Dazu kommt noch, soweit hier nicht erfasst, die inzwischen weltweit operierende Yacht- und Sportschifffahrt mit ebenfalls steigender Tendenz. Es gibt derzeit ca. 6.000 seefähige Yachten und Segelyachten, ein Teil hochseefähig zur weltweiten Fahrt, ein Teil mit „Malta-Klasse“ für eingeschränkte Lokalfahrt. Die Zahl der mittelgroßen und großen seefähigen Yachten nimmt laufend zu. Ein messbarer Anteil der Seenotfälle geht auf Yachten in der weltweiten Fahrt, die teils langwierig gesucht werden müssen, zumal sie als Segelschiffe nicht selten außerhalb der „Dampfertracks“ segeln müssen. Zunahme finden auch globale Oceanraces mit vielen Beteiligten und Massenunfällen mit Toten in schwerem Wetter.

Rechnet man für einen Einsatz ozeanweit 7 Tage im Mittel bei einer Einsatzzeit von 48 Kalenderwochen im Jahr zuzüglich Wartung und Klassearbeiten je Schiff kann ein Schiff um gemittelt 45 Seenoteinsätze je Jahr fahren. Das wären bei einer Flotte von 45 Schiffen insgesamt 2.025 Einsätze. Davon sind Einsätze bei schweren Katastrophenereignissen abzurechnen, welche die Schiffe ebenfalls binden, so dass uns eine Erreichbarkeit von weltweit auf allem Meeren dann um 1.500 Einsatzfälle als Kapazitätsobergrenze realistisch erscheint. Diese können sowohl auf hoher See als auch im Küstennahfeld erfolgen. Dazu kommen Lehr- und Trainingszeiten, die die Kapazität ebenfalls belasten und nochmals etwas reduzieren.

Bei Katastropheneinsätzen gehen wir im Mittel von mind. 5 größeren Einsätzen im

Jahr mit Standzeiten bis 4 Wochen vor Ort aus (ohne Waldbrand-Feuerlöscheinsätze). Es können mal mehr, mal weniger werden. In der Zwischenzeit werden die nicht im S.A.R.-Betrieb eingesetzten Mittel anderen Organisationen kooperativ zur Dienstleistung ausgeliehen sozusagen, also für UNICEF, UNHCR, WFP u.a.m.

Wir haben uns natürlich vor Planungsbeginn die „Marktlage“ angeschaut und darauf unsere Rahmen abgestimmt. Signifikant sind die Veränderungen über die Zeit. Sie sind gravierend. Die klassischen Unfälle wie Kollisionen im Nebel, Strandungen und schwere Sturmschäden sind deutlich reduziert durch verbesserte Navigation, größere und standfestere Schiffe u.a.m. Zugleich haben Vorfälle im Revierbereich aufgrund technischer Ausfälle, Fehlhandlungen des Personals und andere Verkehrsunfälle zugenommen zum Austausch sozusagen. Auch heute verschwinden Schiffe spurlos mit der gesamten Besatzung. Ein Teil davon geht auf das Konto der nun anerkannten „Monsterwellen“, ein Teil kann als Versicherungsbetrug angesehen werden, ein Teil geht in die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Piraterie ein. Der Rest der Unfälle bleibt relativ konstant.

Neu ist die Dimension der Schäden, die um ein Vielfaches an Schwere der Schadensfolgen zugenommen haben. Das betrifft die Schiffsgrößen und Anforderungen an die daraus resultierende Bergungsleistung ebenso wie den Wert der Schiffe und Ladungen, deren Gefahren und die Gefahren der Ölaustritte aus Ladungen wie des Bunkeröls. Hatten die großen Schiffe früher um 500 t. Bunker an Bord sind es heute bis 4.000 Tonnen, also die Ladung eines Küstentankers.

Nicht die Zahl der Unfälle ist das Kriterium, sondern die besondere Schwere der Unfälle, tritt ein solcher ein. Nicht gezählt sind nebenbei die PAN-Meldungen unterhalb der Seenotfallstufe, also schlichte System-Blackouts u.a.m., die gefährlich sind und sich zum Seenotfall entwickeln können, in denen auch Hilfeanforderungen ergehen können.

Die größte Gefahr auf See sind Brandereignisse. Es folgen Seeschlag, Ladungsunfälle, Kollisionen, Maschinenbrüche, lebensgefährliche Erkrankungen und Personalunfälle, Strandungen, Grundberührungen und andere Leckagen, Bedienungs- und Wartungsfehler, die Liste ist umfangreich. Wo viel Technik im Spiel ist kann viel ausfallen. Neu ist auch die Dimension der Personenbeförderung auf See, auf Fähren wie auf Kreuzfahrtschiffen im Tourismusbereich, wobei ca. 75 % dieses Marktes in der Karibik stationiert ist. Zwischen 2.000 bis mittlerweile 5.000 Personen sind dort an Bord (Passagiere und Besatzungen). Auch die Zahl der Großfähren mit um bis über 1.000 Passagiere nimmt zu. Diese müssen u.U. sehr schnell und unter Schlechtwetterbedingungen evakuiert werden. Dabei gibt es fast immer Verluste.

Dies Ausrichtung auf Maximalleistungen, wenn auch eher seltener abgefordert, hat unsere Planung bestimmt. Eine Stiftung zum Gemeinwohl kann sich das leisten, solche Ressourcen zu stellen und vorzuhalten. Ein Gewerbetrieb, eine Reederei nicht. Sie ginge daran Konkurs. Öffentliche Haushalte sind dafür ebenfalls nicht ausgestattet. Die klassischen Bergungsschlepper, seien sie auch noch so modern, sind damit weit überfordert und viel zu langsam. Sie können bisher nicht schneller werden, weil das die Schleppleistung drastisch reduzieren würde als physikalischen Gründen. Auch darum haben wie den klassischen Propellerantrieb verabschiedet und aus unserem Programm genommen mit der Folge eines neuen Schiffs- und Gesamtkonzepts.

Der designierte Vorstand:

Jürgen Peters
Founderer, Chairman and Chief Executive Officer of the Executive Board
Director of Organisation, Technic and Design

Dirk Hirsch
Member of the Executive Board
First Deputy Chairman, Director of Finance-Services

Dr. Sergej N. Bashir
Member of the Executive Board
Secound deputy Chairman, Director of Public Relations

Weitere Informationen zum Vorstand und deren Vitae bitte unter
URL.: http:www.petart-foundation.org

Der vorläufige Satzungsentwurf ist vor Gründung noch einer erweiterten Prüfung und Überarbeitung sowie Anpassung an das Recht des Niederlassungsstaates gegebenenfalls anzupassen. Der Niederlassungsstaat ist derzeit noch offen. Die Standortvergabe wird neben wirtschaftlichen Aspekten wesentlich von den politischen Arbeitsbedingungen für eine international tätige gemeinnützige Organisation abhängen, der Standort ist hiermit öffentlich ausgelobt. Sie können sich darum bewerben.

Entwurf der Satzung:

Index:

§ 1 Name, Rechtsform, Sitz
§ 2 Zweck der Stiftung
§ 3 Verwirklichung des Stiftungszwecks
§ 4 Einschränkungen
§ 5 Auflösung der Stiftung
§ 6 Stiftungsvermögen
§ 7 Verwendung der Vermögenserträge und Zuwendungen, Geschäftsjahr
§ 8 Rechtsstellung der Begünstigten
§ 9 Organe der Stiftung
§ 10 Der Vorstand
§ 11 Organisation des Vorstandes
§ 12 Rechte und Pflichten des Vorstandes
§ 13 Geschäftsgang des Vorstandes
§ 14 Das Kuratorium
§ 15 Rechte und Pflichten des Kuratoriums
§ 16 Wissenschaftlicher Beirat
§ 17 Schirmherrn
§ 18 Organisation der Stiftung
§ 19 Satzungsänderung
§ 20 Änderung des Stiftungszwecks, Zusammenlegung, Auflösung
§ 21 Stiftungsaufsicht
§ 22 Arbeitsorganisation
§ 23 Inkrafttreten

§ 1 Name, Rechtsform, Sitz,

1. Die Stiftung führt den Namen „the PetArt Foundation - J.Peters-Stiftung“, Allgemein zu verwendende Kurzfassung "the PetArt-Foundation", Signum PF-J.P.S.
2. Sie ist eine rechtsfähige (öffentliche) Stiftung bürgerlichen Rechts.
3. Der Sitz der Stiftung ist noch zu bestimmen. Bis dahin gelten der Wohnsitz und Gerichtsstand des Stifters.
4. Die rechtsverbindliche Amts- und Vertragssprache ist deutsch. Alle Übersetzungen müssen dem deutschen Urtext nach Wortlaut und Sinn entsprechen. Abweichungen davon sind unzulässig und entfalten keine Verbindlichkeit und Rechtskraft. Die Dienstsprache an Bord der Schiffe bestimmt sich nach den Vorschriften der IMO und SOLAS sowie den weiteren einschlägigen Vorschriften. Als allgemeine Verkehrssprache ist Englisch zugelassen. Rechtsverbindlich ist die deutsche Fassung. Erweiterungen und Ergänzungen sind nach Vorstandsbeschluss zulässig, wenn völkerrechtliche Verträge und Normsprachvereinbarungen das vorgeben und bedingen und /oder Ergänzungssprachen geboten werden. Der Rechtskraftgrundsatz des deutschsprachigen Urtextes wird davon nicht berührt.

§ 2 Zweck der Stiftung

1. Zweck der Stiftung ist die Rettung von Menschen auf hoher See und im Falle von Unfällen und Katastrophen, beinhaltend auch die medizinische Versorgung; der allgemeine Katastrophenschutz; die Bergung von Schiffen, Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Ladung verbunden mit den Unfallschutzmassnahmen gegen Umweltschäden; die Beseitigung von Ölverschmutzungen auf See; der Hochsicherheitstransport für besonders gefährliche Gefahrgüter und der Umweltschutz vor Gefährdungen und Verschmutzungen der Umwelt daraus; der robuste Geleitschutz für solche Transporte und UNHCR-Einsätze/Katastrophenschutz; Mitwirkung an Einsätzen von UNHCR/UNICEF; die Gewinnung und Bergung von Trinkwasser aus Meerwasser und sonst verlorenem Eisbergeis zur Wasserversorgung im Bereich von Bedarfsgebieten; die Förderung und Forschungs- und Wissenschaftsförderung für den Schiffbau, den Schiffsantrieb und für Sicherheits- und Rettungsmittel.
2. Ein Schwerpunkt der Rettungsarbeit wird die Arbeit auf hoher See und im Bereich der Hauptschifffahrtswege weltweit sein mit schwerem Gerät und Hochgeschwindigkeitsmaterial, das es bisher nicht gibt. Ferner wird über das schwimmende Material der S.A.R. Flugdienst auf die hohe See mitgenommen in einem kombinierten Schiff- Luftrettungssystem mit auf den Schiffen integrierter Bordfliegerei mit schwerem weitbereichsfähigem S.A.R.Fluggerät. Integriert wird die bordgestützte akutmedizinische Erst- und Notfallversorgung auf hoher See als "Flying-Doctor"-System.
3. Ein weiterer Schwerpunkt ist der allgemeine Katastrophenschutz unter Rettungs- und Hilfeansatz von See her in zerstörte und überflutete, von den Landverbindungen abgeschnittene Regionen unter Ansatz der S.A.R-Bordfliegerei und Einsatz der Schiffe als Kommandozentralen zur Regional-Einsatzleitung und Versorgung. Hierzu werden die medizinischen Hilfeleistungen - wie auch zu anderen Anlässen wie UNHCR-Einsätzen - medizinisch um Lazeretteinheiten mit Klinik-Status ergänzt und verstärkt.
4. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Aufgabe der Hochsicherheitstransporte von besonderen hochgefährlichen Gefahrgütern und anderen höchst wertvollen Gütern sowie Kunst- und Kulturgütern über See, die in einem wirtschaftsneutralen öffentlich kontrollierten besonders geschützten Bereich erfolgen können und sollen.
5. Weiteres Stiftungsziel sind Umweltschutzmassnahmen durch Optimierung von Systemen zur Ölverschmutzungsbeseitigung u.a.m., verbunden auch mit Unfallsituationen, der Forschungsförderung in diesen Bereichen nach Themenlage aktuell, sowie der Förderung, des Technologietransfers und der Einführung neuer Technologien im allgemeinen Schiffbau und Schiffsantriebsanlagenbau, als Ausriss.

6. Die Stiftung behält sich vor, ihre Stiftungszwecke jederzeit an Aufgabenänderungen, Erweiterungen und neue Notwendigkeiten anzupassen und auszuweiten als "offenes System" nach Bedarf und Finanzierbarkeit.
7. Die Stiftung wird zur Dauer auf unbestimmte unendliche Zeit angelegt.
8. Die Stiftung kann zur Verwirklichung der Stiftungszwecke Zweckbetriebe unterhalten, Hilfspersonen heranziehen und ihre Mittel teilweise anderen, ebenfalls steuerbegünstigten Körperschaften zur Verfügung stellen und diesen Zweckhilfe leisten.
9. Die Stiftung kann zur Verwirklichung der Stiftungszwecke gewerbliche Zweckbetriebe unterhalten, Beteiligungen eingehen oder sonstige Maßnahmen treffen nach Bedarf, wenn die Verwirklichung der Stiftungszwecke ohne solche Hilfen nicht erreichbar ist und im Rahmen öffentlicher steuerbegünstiger Körperschaften nicht erlangbar und nicht verfügbar ist.
10. Die rechtliche und steuerrechtliche Bewertung einer Lage nach Nr. 5 ist vorab zu klären und mit den Genehmigungsbehörden zu klären und gemeinschaftlich, ggf. durch Normenkontrollen sowie Sonder- und Härtefallregelungen zu lösen.
11. Die Aufgaben der Stiftung werden in dem Maße umgesetzt und verwirklicht, wie es die nach Haushaltslage der Stiftung verfügbaren Mittel zulassen. Ein Rechtsanspruch auf bestimmte Tätigkeiten und Leistungen der Stiftung besteht nicht. Der Haushalt und die daraus resultierende konkrete Investitions-, Kosten- und Bedarfsplanung werden nach Vorgabe des Stiftungszwecks und Kassenlage fortlaufend entwickelt, überprüft und umgesetzt.

§ 3 Verwirklichung des Stiftungszwecks

1. Der Stiftungszweck wird verwirklicht insbesondere durch:
2. die Errichtung einer weltweit tätigen Organisation und Einsatzleitung;
3. die Errichtung der Finanz- und Wirtschaftsverwaltung;
4. die Errichtung eines digitaltechnisch und sonstig basierten Kommunikations- und Informationssystems unter Einbindung aller bestehenden nutzbaren Systemtechnologien und deren Erweiterung;
5. die Errichtung einer Flotte der entsprechenden Einsatzfahrzeuge mit den spezifischen Eigenschaften und deren Logistik und Versorgung;
6. die Errichtung einer Luftrettungsflotte zum Bordeinsatz und eine landgestützte Luftaufklärungs- und Verbindungsluftflotte zur Unterstützung der Schiffe auf See und im Einsatz;
7. die Errichtung einer Geleitschutzkomponente nach NATO-Standard zum Geleitschutz nach eigenen Stiftungsnormen und für "robuste" UNHCR- und Verkehrssicherungseinsätze;
8. Änderungen, Anpassungen und Erweiterungen vorbehalten.

§ 4 Einschränkungen

1. Die Stiftung verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige Zwecke im Sinne des Abschnitts "Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung in jedem Falle.
2. Die Stiftung schließt zum Zweck der Erreichung der Stiftungsziele nicht aus, dass Gebühren für Dienstleistungen erhoben werden dürfen,die dem Zweck dienen, die Einsatz-, Selbst- und Betriebskosten samt Personal- und Wartungskosten der in § 3 genannten Systeme zu decken wie deren Ersatz. Dazu dürfen auch Rücklagen in Übereinkunft und Vereinbarkeit mit der Abgabenordnung gebildet werden.
3. Weiterungen nach zukünftiger Lage- und Bedarfsanforderung und in Übereinkunft mit der Abgabenordnung vorbehalten.
4. Die Stiftung ist selbstlos tätig und verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Ziele.

5. Die Mittel der Stiftung dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden.
6. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Stiftung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 5 Auflösung der Stiftung

1. Die Stiftung ist auf Dauer angelegt und von Personen des Vorstands oder Kuratoriums sowie von Dritten jeder Art unabhängig.
2. Bei Auflösung oder Wegfall des steuerbegünstigten Zwecks fällt der Vermögen der Stiftung an (noch zu bestimmen) mit der Auflage, es zu steuerbegünstigten Zwecken zu verwenden, die den Stiftungszwecken möglichst nahe kommen.

§ 6 Stiftungsvermögen

1. Das Grundvermögen der Stiftung ergibt sich aus der Stiftereinlage und vom Stifter genehmigten Dritteinlagen.
2. Zustiftungen sind zulässig.
3. Spenden sind zulässig.
4. Die mündelsichere Anlage des Grund- und Basisvermögens zur Verzinsung ist zulässig.
5. Die mündelsichere Anlage der Erträge aus der Basisvermögensverzinsung zum Zweck der Zinserträge zur Erwirtschaftung von weiteren Zweckbeträgen, zulässigen Rückstellungen und sonstigen Betiebsmittelerfordernissen zur Zweckerfüllung der Stiftung ist zulässig.
6. Mündelsichere Anlagen zur Zweckerfüllung der Zweckbetriebe und Zweckinvestitionen sowie der Gewährleistung und Sicherstellung der laufenden Betriebskosten sind zulässig.
7. Die Bildung mündelsicherer Anlagen zur Gewährleistung von Sonderrückstellungen und Sonderfinanzanforderungen für plan- und außerplanmäßige Notfalleinsatz-Anforderungen, Aufgaben für den Katastrophenschutz und UNHCR/UNICEF-Aufgaben sowie für außerplanmäßige Reparaturen, Materialverluste, Wiederbeschaffungen und Instandhaltungen an Material, Ausrüstung, Verbrauchsgütern, Abgaben und Gebühren, Personalkosten sowie sonstigen Erfordernissen zur Zweckerfüllung ist zulässig.
8. Beteiligungen an der Stiftung nach dem gewerblichen Gesellschaftsrecht, Umwidmungen zu stiftungszweckfremden Umnutzungen, Zweckverfügungs- und Zweckänderungserlaubnisse für Dritteinleger zur Stimmmajorität durch Dritte nach Dritteinlagensummen und Dritteinlagenstimmenmehrheiten sind nicht zulässig und nicht vorgesehen.
9. Dem Stifter steht das Recht der Drittelentnahme auf Lebenszeit zu. Die Verhältnisse sind zu wahren.

§ 7 Verwendung der Vermögenserträge und Zuwendungen, Geschäftsjahr

1. Geschäftsjahr der Stiftung ist das Kalenderjahr.
2. Die Erträge des Stiftungsvermögens (Zinserträge, Zustiftungen ect.) und die ihm nicht zuwachsenden Zuwendungen (Spenden, Gebühren etc.) sind zur Erfüllung des Stiftungszwecks zu verwenden.
3. Die Stiftung kann ihre Mittel, Erträge des Stiftungsvermögens und die dem Stiftungsvermögen nicht zuwachsenden Zuwendungen ganz oder teilweise einer Rücklage zuführen zur Durchführung und Sicherstellung der Stiftungszwecke und darin enthaltenden laufenden Aufgaben und Aufgabenreserven zum Vorhalt für Einsatzzwecke und Vorhalt von Material, Ausrüstung, Reparatur, Ersatz,

4. Erweiterung, Instandhaltung und Reparaturen, Wiederbeschaffung bei Verlusten, für Sonderpersonal und sonstigen Erfordernissen, um ihre satzungsgemäßen steuerbegünstigten Zwecke nachhaltig und vorausschauend sicherstellen und erfüllen und deren Durchführung auch in der Zukunft gewährleisten zu können. Die Zeit- und Zielvorstellungen sind an die aktuellen Anforderungslagen anzupassen, sie sind, da tendenzbedingt naturkräfteabhängig und unfallabhängig nicht vollständig vorausbestimm- und planbar. Das ist mit der steuerlichen Gemeinnützigkeit grundsätzlich zweckbezogen und vereinbar und ggf. von Fall zu Fall zu regeln und generell als ggf. bei Erfordernis zu Härtefall- und Sonderregelungen auf den Einzelfall abzugleichen und die Zulassung herzustellen.

§ 8 Rechtsstellung der Begünstigten

1. Den durch die Stiftung Begünstigen steht aufgrund dieser Satzung ein Rechtsanspruch auf Leistungen der Stiftung nicht zu.
2. Dem Stiftungsgeber steht der Rechtsanspruch auf Drittelentnahme zum Eigenerhalt zu.

§ 9 Organe der Stiftung

1. Organe der Stiftung sind:
   a. Der Vorstand.
   b. Das Kuratorium.
   c. Die Mitglieder der Organe sind ehrenamtlich für die Stiftung tätig. Ihnen dürfen keine Vermögensvorteile aus Mitteln der Stiftung zugewendet werden. Sie haben Anspruch auf Ersatz ihrer entstandenen Auslagen und Aufwendungen. Für den Zeitaufwand der Mitglieder des Vorstandes kann das Kuratorium eine in ihrer Höhe angemessene Pauschale beschließen.
   d. Wird der Stiftungsgeber in einem der Organe persönlich tätig gilt für ihn weiterhin § 8 Nr.

§ 10 Der Vorstand

1. Der Vorstand besteht aus mindestens drei, höchstens 5 Mitgliedern. Die Mitglieder des ersten Vorstandes werden vom Stifter bestellt.
2. Das Amt des Stiftungsvorstandes endet außer im Todesfall
   a. durch Abberufung von Seiten des Stifters,
   b. Nach Ablauf von 5 Jahren seit der Bestellung,
   c. Bei Vollendung des 70. Lebensjahres, sofern nichts anderes auf den individuellen Einzelfall verfügt und beschlossen wird,
   d. Durch Niederlegung, die jederzeit möglich ist.
3. Erneute Bestellung ist auf jeweils weitere fünf Jahre möglich, im Falle der Altersschranke für jeweils ein Jahr.
4. Ein ausscheidendes Mitglied des Vorstandes bleibt solange im Amt, bis ein Nachfolger bestellt ist und das Amt antritt.
5. Nach dem Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds wird der Nachfolger vom Kuratorium mit der Mehrheit seiner Mitglieder gewählt. Wiederwahl ist zulässig.
6. Mitglieder des Kuratoriums dürfen nicht zugleich dem Vorstand angehören.
7. Das Kuratorium kann ein Vorstandsmitglied mit der Mehrheit seiner Mitglieder aus wichtigem Grund vorzeitig abberufen. Dem betroffenen Mitglied ist vorab Gelegenheit zur Stellungnahme zu dessen rechtlichen Gehör zu gewährleisten.

§ 11 Organisation des Vorstandes

1. Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden, dem Stellvertreter und einem bis 3 weiteren Vorstandsmitgliedern.
2. Vorsitzender ist zu Lebzeiten der Stifter. Er bestellt den Stellvertreter und das/die weiteren Vorstandsmitglieder
3. Scheidet der Stifter aus dem Vorstand aus, so bestellt das Kuratorium aus Vorschlag der verbliebenen Vorstandsmitglieder mit der Mehrheit des Kuratoriums ein neues Vorstandsmitglied für eine neue Amtszeit.
4. Wiederbestellung ist zulässig.
5. Entsprechendes gilt beim Ausscheiden anderer Vorstandsmitglieder.
6. Nach Wiederherstellung des Vorstandes auf die volle Zahl wählt der Vorstand ais seiner Mitte einen neuen Vorsitzenden.
7. Entsprechendes gilt beim Ausscheiden des stellvertretenden Vorsitzenden.
8. Vom Stifter bestellte Vorstandsmitglieder können von diesem, andere Vorstandsmitglieder vom Kuratorium jederzeit aus wichtigem Grund abberufen werden. Dem betroffenen Mitglied ist vorab Gelegenheit zur Stellungnahme zu dessen rechtlichen Gehör zu gewährleisten

§ 12 Rechte und Pflichten des Vorstandes

1. Der Vorstand hat den Willen des Stifters im Rahmen des Stiftungsgesetzes und der Satzung so wirksam wie möglich zu erfüllen.
2. Der Vorstand verwaltet die Stiftung nach Maßgabe der Satzung in eigener Verantwortung und vertritt die Stiftung gerichtlich und außergerichtlich. Er hat die Stellung eines gesetzlichen Vertreters und handelt durch den Vorsitzenden, im Falle seiner Verhinderung durch den stellvertretenden Vorsitzenden gemeinsam mit einem weiteren Vorstandsmitglied.
3. Aufgaben des Vorstandes:
    a. Gewissenhafte und sparsame Verwaltung des Stiftungsvermögens und der sonstigen Mittel;
    b. die Aufstellung des Wirtschaftsplans;
    c. die Beschlussfassung über die Verwendung der Erträgnisse des Stiftungsvermögens und der ihm nicht zuwachsenden Zuwendungen;
    d. die Aufstellung der Jahresabrechnung einschließlich einer Vermögensübersicht und die Bestellung eines Rechnungsprüfers;
    e. der Jahresbericht über die Erfüllung des Stiftungszwecks;
4. Zur Vorbereitung seiner Beschlüsse und Berichte sowie zur Erledigung seiner Aufgaben kann der Vorstand einen hauptberuflichen Geschäftsführer bestellen und die für seine Arbeit erforderlichen Vorkehrungen treffen sowie Sachverständige und externe Gutachter heranziehen.

§ 13 Geschäftsgang des Vorstandes

1. Die Beschlüsse des Vorstandes werden in Sitzungen gefasst. Vorstandssitzungen finden nach Bedarf statt, wenn das Interesse der Stiftung es erfordert, mindestens jedoch einmal im Vierteljahr.
2. Bei dringenden außerordentlichen Eilentscheidungen wird der Vorstand zur Sofortsitzung im Eilwege über alle erreichbaren Wege zusammengerufen.
3. Räumlich getrennte Konferenz- und Beschlusssitzungen (Telefon- und Videokonferenzen) sind zulässig. Die Sitzung wird aufgezeichnet und schriftsätzlich dokumentiert.
4. Tritt eine außerordentliche Situation ein, die eine unaufschiebbare Sofortentscheidung auch großer Tragweite erzwingt, und ist das Kuratorium und

oder der Restvorstand nicht schnell genug erreichbar, um einen Beschluss herbeizuführen, entscheidet der Vorstandsvorsitzende nach Sachlage, seinem Kenntnisstand nach bestem Wissen und Gewissen allein. Der Beschluss wird nachträglich im Vorstand vorgestellt und in den Geschäftsgang eingebracht.

5. Die Einladung zu ordentlichen Vorstandssitzungen erfolgt schriftlich oder fernschriftlich unter Angabe der Tagesordnung, wobei zwischen dem Tag der Absendung der Ladung und dem Tag der Sitzung – beide nicht mitgezählt – 14 Tage liegen müssen. Auf Form und Frist zur Ladung kann durch einstimmigen Beschluss aller Vorstandsmitglieder verzichtet werden.
6. Ein Vorstandsmitglied kann sich in der Sitzung durch ein anderes Vorstandsmitglied vertreten lassen. Kein Vorstandsmitglied kann mehr als ein anderes Vorstandsmitglied vertreten.
7. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens drei Vorstandsmitglieder anwesend oder vertreten sind.
8. Beschlüsse werden, soweit die Satzung nichts anderes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der anwesenden Stimmen gefasst. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, ersatzweise die Stimme des stellvertretenden Vorsitzenden.
9. Über die Sitzungen des Vorstandes ist eine Niederschrift anzufertigen, die vom Sitzungsleiter zu unterzeichnen ist. Beschlüsse sind im Wortlaut festzuhalten. Die Vorstandsmitglieder und der Vorsitzende des Kuratoriums erhalten Abschriften der Sitzungsniederschriften. Die Niederschriften können nach Video- und Tonträgerprotokoll der Sitzung, die darauf dokumentiert wird, erstellt werden.
10. Weitere Regelungen über den Geschäftsgang des Vorstandes und diejenigen Rechtsgeschäfte,, zu deren Durchführung die Zustimmung des Kuratoriums erforderlich ist, kann eine vom Kuratorium erlassene Geschäftsordnung enthalten.
11. Der Vorstand erstellt eine Geschäftsordnung für die Tätigkeit der hauptberuflichen Geschäftsführung und erstellt eine eigene Geschäftsordnung für sich selbst und seine Sitzungs- und Aufgabenerfüllungstätigkeit.

§ 14 Das Kuratorium

1. Das Kuratorium besteht aus mindestens 9, höchstens 19 Mitgliedern. Die Mitglieder des ersten Kuratoriums werden vom Stifter berufen.
2. Die Mitgliedschaft im Kuratorium endet außer im Todesfall
   a. durch Abberufung von Seiten des Stifters,
   b. durch Rücktritt, der jederzeit der Stiftung gegenüber schriftlich und gegen Empfangsnachweis erklärt werden kann,
   c. durch Abberufung auf Beschluss des Kuratoriums, wobei dem betreffenden Mitglied kein Stimmrecht zusteht,
   d. nach Ablauf von 5 Jahren seit der Bestellung,
   e. bei Vollendung des 70. Lebensjahres, sofern nichts anderes auf den individuellen Einzelfall verfügt und beschlossen wird,
   f. durch Niederlegung, die jederzeit möglich ist.
3. Erneute Bestellung ist auf jeweils weitere drei Jahre möglich, im Falle der Altersschranke für jeweils ein Jahr.
4. Ein ausscheidendes Mitglied des Kuratoriums bleibt solange im Amt, bis ein Nachfolger bestellt ist und das Amt antritt.
5. Nach dem Ausscheiden eines Kuratoriumsmitglieds wird der Nachfolger vom Kuratorium mit der Mehrheit seiner Mitglieder gewählt. Wiederwahl ist zulässig.
6. Mitglieder des Kuratoriums dürfen nicht zugleich dem Vorstand angehören.
7. Mitglieder des Kuratoriums können jederzeit aus wichtigem Grund vorzeitig abberufen werden. Der Beschluss bedarf einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Mitglieder des Kuratoriums Dem betroffenen Mitglied ist vorab Gelegenheit zur Stellungnahme zu dessen rechtlichen Gehör zu gewährleisten. Das betroffene Mitglied ist von der Stimmabgabe ausgeschlossen.

§ 15 Rechte und Pflichten des Kuratoriums

1. Das Kuratorium berät, unterstützt und überwacht den Vorstand bei seiner Tätigkeit. Seine Aufgaben sind insbesondere:
   a. die Beschlussfassung über Empfehlungen für die Verwaltung des Stiftungsvermögens und die Verwendung der Stiftungsmittel;
   b. die Genehmigung des Wirtschaftsplans;
   c. die Genehmigung der Jahresabrechnung einschließlich der Vermögensübersicht;
   d. die Entgegennahme des Berichts über die Erfüllung des Stiftungszwecks;
   e. die Entlastung des Vorstandes;
   f. die Bestellung von Mitgliedern des Stiftungsvorstandes.
2. Das Kuratorium soll mindestens zweimal im Jahr zu einer ordentlichen Sitzung zusammentreffen. Eine außerordentliche Sitzung ist einzuberufen, wenn mindestens 5 Mitglieder oder der Vorstand das verlangen. Die Vorstandsmitglieder, der Geschäftsführer und die Beiräte können an den Sitzungen des Kuratoriums beratend teilnehmen.
3. Das Kuratorium kann sich eine Geschäftsordnung geben.
4. Für den Geschäftsgang gilt § 13 entsprechend.
5. Den Kuratoren/innen dürfen keine Vermögensvorteile aus Mitteln der Stiftung zugewendet werden. Sie haben Anspruch auf Ersatz ihrer entstandenen Auslagen und Aufwendungen. Für den Zeitaufwand der Mitglieder des Kuratoriums können der Stifter, der Vorstand und das Kuratorium mit Entscheidung des Stifters bei Stimmgleichheit eine in ihrer Höhe angemessene Entschädigung beschließen

§ 16 Wissenschaftlicher Beirat

1. Der Stiftungsgeber richtet einen wissenschaftlichen ehrenamtlich tätigen Beirat ein, der den Vorstand und das Kuratorium über politische, organisatorische, finanztechnische und technische und sonstige Fragen nach Bedarf berät und den Entscheidungen und Beschlüssen der Organe behilflich ist.
2. Der Beirat kann zu allen Fragen vom Vorstand und Kuratorium gesamt oder von einzelnen Mitgliedern befragt und zu Hilfe und Beratung beigezogen werden. Die Beiräte können und sollen dem Vorstand eigene Vorschläge aus ihren Fachbereichen zur Optimierung der Stiftungstätigkeit jederzeit unterbreiten nach ihrem besten Wissen und den Vorstand auf Wesentlichkeiten hinweisen, die sie Kraft ihrer Fachkompetenz und ihrer Wirkungsbereiche erkennen und zuerst erkennen können.
3. Die Zahl der Beiräte ist nicht begrenzt, sie kann schwanken und richtet sich nach den Bedürfnissen aus der laufenden Arbeit der Stiftung.
4. Die Tätigkeit der Beiräte beträgt 5 Jahre, sie kann verlängert werden zu den Regeln der § 10 und 15. Sie kann ferner auf Wunsch jederzeit fristfrei beendet oder verlängert werden.
5. Die Tätigkeit der Beiräte ist ehrenamtlich ohne Rechtsanspruch auf Vergütung. Den Beiräten/innen dürfen keine Vermögensvorteile aus Mitteln der Stiftung zugewendet werden. Sie haben Anspruch auf Ersatz ihrer entstandenen Auslagen und Aufwendungen. Für den materiellen- und Zeitaufwand der Mitglieder des Beirats können der Stifter und der Vorstand mit Entscheidung des Stifters bei Stimmgleichheit eine in ihrer Höhe angemessene Entschädigung beschließen.
6. Kostenbelastete Tätigkeiten des Beirates sind vor Beginn dem Vorstand anzuzeigen zur Beschlussfassung über die Beauftragung und Kostenbeschlussfassung. Für ohne die Vorstandsgenehmigung erfolgten kostenbelasteten Aktivitäten besteht kein Rechtsanspruch auf Ersatz und Aufwendungserstattung.
7. Die Beiräte erkennen diese Satzung vorbehaltlos an und arbeiten ausschließlich auf der Grundlage der Satzung und Vorstandsbeschlüsse.

8. Es sollen möglichst auch prominente Persönlichkeiten von Kompetenz und Rang für den Beirat gewonnen werden, die ihrerseits wirksam die Interessen und das Erscheinungsbild der Stiftung erfolgreich nach innen wie außen mitvertreten können.

§ 17 Schirmherrn

1. Als Schirmherrn sind international namhafte engagierte und prominente Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens zu gewinnen.
2. Schirmherrn können auch als Beiräte tätig sein.
3. Die Tätigkeit der Schirmherrn/innen ist ehrenamtlich ohne Rechtsanspruch auf Vergütung. Den Schirmherrn/innen dürfen keine Vermögensvorteile aus Mitteln der Stiftung zugewendet werden. Sie haben Anspruch auf Ersatz ihrer entstandenen Auslagen und Aufwendungen. Für den materiellen- und Zeitaufwand der Schirmherrn/innen können der Stifter und der Vorstand mit Entscheidung des Stifters bei Stimmgleichheit eine in ihrer Höhe angemessene Entschädigung beschließen.

§ 18 Organisation der Stiftung

1. Der Stiftungsgeber gibt den ersten Organisationsplan für die gesamte Stiftungsorganisation und Tätigkeit vor. Er bestimmt den Sinn, Zweck der Stiftung und damit untrennbar verbunden die generelle Verwendung der Stiftungsmittel.
2. Der Organisationsplan wird im weiteren Fortgang der Tätigkeit der Stiftung vom Kuratorium und Vorstand weiterentwickelt. Der Stiftungszweck darf nicht aufgehoben oder abgeändert werden. Notwendig werdende organisatorische und technische Anpassungen, Erweiterungen und zweckentsprechende Umordnungen bei der Veränderung der Verhältnisse zur Erfüllung der Aufgaben sind nach Bedarf jederzeit möglich bis zwingend, um die Stiftungszwecke fortdauernd erfüllen, gewährleisten und sicherstellen zu können. die fortlaufende Anpassungsbeobachtung des Stiftungsumfeldes gehört zu den generellen Pflichtaufgaben aller Stiftungsorgane, Beiräte und Schirmherrn/innen.

§ 19 Satzungsänderung

1. Der Vorstand kann im Einvernehmen mit dem Kuratorium eine Änderung der Satzung beschließen, wenn ihm eine Anpassung an veränderte Verhältnisse notwendig erscheint. Der Stiftungszweck darf dabei in seinem Wesen nicht angetastet werden.
2. Die Änderungen erfordern die Mehrheit von zwei Dritteln des Vorstandes und des Kuratoriums.
3. Der Änderungsbeschluss bedarf der Zustimmung der Stiftungsaufsichtsbehörde.

§ 20 Änderung des Stiftungszwecks, Zusammenlegung, Auflösung

1. Wird die Erfüllung des Stiftungszwecks unmöglich oder ändern sich die Verhältnisse derart, dass die Erfüllung des Stiftungszwecks nicht mehr sinnvoll erscheint, können Vorstand und Kuratorium gemeinsam die Änderung des Stiftungszwecks, die Zusammenlegung mit einer anderen Stiftung oder die Auflösung der Stiftung beschließen. Der Beschluss bedarf der Zustimmung aller Mitglieder des Vorstandes und drei Vierteln der Mitglieder des Kuratoriums.
2. Der Beschluss darf die Steuerbegünstigung der Stiftung nicht beeinträchtigen.
3. Der Beschluss wird erst nach Genehmigung durch die Stiftungsaufsichtsbehörde wirksam.

§ 21 Stiftungsaufsicht

1. Stiftungsaufsichtsbehörde ist zum vorläufigen Vorbehalt vor Gründung und Rechtsprüfung die Kommission der Europäischen Union.
   Der Generalsekretär der UNO.
2. Die formelle rechtskräftige Benennung erfolgt in Nachlegung zur Anlage zur Satzung nach Gründung und Zustimmung der zu beauftragenden Aufsichtsbehörden.
3. Die Stiftungsgenehmigungsbehörde und Stiftungsaufsichtsbehörde sind auf Wunsch jederzeit über die Angelegenheiten der Stiftung zu unterrichten. Mitteilungen über Änderungen der Zusammensetzung der Stiftungsorgane sowie der Jahresabschluss einschließlich der Vermögensübersicht und der Bericht über die Verwendung der Stiftungsmittel sind unaufgefordert vorzulegen.

§ 22 Arbeitsorganisation

1. Der Stifter schließt nicht aus, dass die Tätigkeit der Stiftung durch politische und sonstige Ereignisse, die nicht vorausplanbar sind, gestört bis vereitelt werden kann.
2. Der Stifter schließt nicht aus, dass die Mitarbeiter der Stiftung, die Mittel der Stiftung und die Organisation aufgrund der Tätigkeit und Verwicklung in gewaltsame Auseinandersetzungen wie Bürgerkriege, Piraten- und Terrorismusbekämpfung verstrickt werden können und dort auch auf Bitten der UNO im Rahmen von UNHCR- und UNICEF-Einsätzen sowie im Rahmen der Seenoteinsätze und Verkehrswegesicherung tätig wird auch unter erschwerten Bedingungen und unter militärischer Bedeckung sowie unter zugelassenen Eigenschutzmitteln.
3. In diesem Falle stellt sich die Stiftung bedarfsweise unter das Oberkommando der UNO-Organe und des International Desaster-Reliefteams unter dem Stiftungsvorbehalt der eigenständigen Letztentscheidung über die Durchführung oder den Abbruch solcher Einsätze.
4. Bei Einsätzen in regionalen nationalen Bereichen arbeiten die Stiftung in solchen Fällen eng mit den staatlichen Behörden und ggf. tätigen übernationalen Bündnissen und Organisationen zusammen . Sie nimmt in diesem Falle nationale Abgeordnete für hoheitsrechtliche Befugnisse und Aufgaben sowie deren Verbindungspersonal in die eigene Einsatzleitung auf unter dem Stiftungsvorbehalt der eigenständigen Letztentscheidung über die Durchführung oder den Abbruch solcher Einsätze.
5. Die Stiftung strebt die Zusammenarbeit mit allen Hilfsorganisationen an und wird diese im gemeinsamen Katastropheneinsatz nach ihren Kräften unterstützen sowie aktiv mit ihnen zusammenarbeiten in kombinierten Einsätzen unter Anwendung der Mittel aller Beteiligten. Der Austausch von Erfahrungen und Kenntnissen wird angestrebt.
6. Bei Einsätzen unter solchen besonderen Vorbehalten können die Mitarbeiter der Stiftung und deren Organe auch der stiftungsinternen Geheimnispflicht sowie der externen Vergatterung auf COCOM- und militärische sowie polizeirechtliche Sicherheitsstufen unterstellt und darauf verpflichtet werden.
7. Mitarbeiter der Stiftung können zu besonders gefährlichen u.U. lebensbedrohenden Einsätzen über den vertraglichen Anstellungspflichten nicht durch Weisung verpflichtet werden, diese Tätigkeiten erfolgen auf der Basis der Arbeitsverträge und der ergänzenden Freiwilligkeit im besonders ausgewiesenen Gefahrenfall. Der Vorstand kann Sonder-Risikovergütungen und -absicherungen beschließen für solche Sonderfälle. Das technische Material der Stiftung ist dafür ausgelegt, auch hochgefährliche Aufgaben so technisch geschützt und sicher als möglich durchführen zu können. Die Mitarbeiter müssen jedoch permanent damit rechnen, dass sich jederzeit solche Sonderanforderungen stellen können und auch deren Bedienung generell zum Aufgabenkatalog der Stiftung gehört. Es wird also eine generelle Bereitschaft auch zu Hochrisikoeinsätzen erwartet und vorausgesetzt. Es sollen die besten Leute mit dem besten Material ausgestattet für die Stiftung tätig sein.

8. Für die Pflichtdienste im Arbeitsvertragsverhältnis im Einsatzbereich gelten die allgemeinen Gefahrenbewertungen der Berufsgenossenschaften etc. als Anstellungsvoraussetzung zur Tätigkeit im Risikoberufsbereich zur Analogie der Sicherung und Bergung von Schiffen aus Seenot und Unfall etc. pp., der Tätigkeiten der Feuerwehr und der technischen und medizinischen Hilfskräfte im allgemeinen Katastrophen- und Rettungseinsatz. Der Aufgabenbereich kann auf Analogien zu Teilbereichen seepolizeilicher und aktiv geschützter militärisch-logistischer Einsatzrahmen ausgeweitet werden (UNHCR, UNICEF-Einsätze und Rettungseinsätze unter Terrorismus- und Bürgerkriegsgefahr).
9. Die Stiftung behält sich vor, Einsätze in besonders gefährdeten Gebieten unter Kriegs- und Bürgerkriegsgefahr sowie unter besonderer Angriffsgefahr auf die Stiftungskräfte (z.B. Terrorismusgefahren) auszusetzen, einzustellen, Rettungsstationen zu schließen und zu verlagern, sowie Gefahrenstaaten von der Bedienung durch die Stiftung auszuschließen.
10. Im Angriffsfalle auf die Stiftungskräfte behält sich die Stiftung vor, auch die Selbstverteidigung freizugeben sowie im Gegenzug Rettungs- und sonstige Einsätze abzubrechen, wenn besondere Gefahr für Leib und Leben der Stiftungskräfte oder wenn sonstige besondere und außergewöhnliche Gefahrenlagen eintreten, bei denen die Fortführung der Einsätze unverhältnismäßig oder selbst gefahrbildend würde sowie, wenn im Rettungseinsatz Leib und Leben der zu Rettenden zu schützen und zu bewahren ist. Solches kann z.B. akut erforderlich werden, wenn Seenotfälle vorgetäuscht werden, um die Rettungskräfte anzugreifen. Die dann anzusetzenden Mittel oder Abbrüche entscheiden im Zweifel die Einsatzleiter und Kapitäne nach aktueller Gefahrenlage vor Ort. Diese Entscheidungen sind dann verbindlich.
11. Weiterungen nach Sachlage vorbehalten.

§ 23 Inkrafttreten

1. Die Satzung tritt mit dem Tage der Zustellung der behördlichen Genehmigungsurkunde in Kraft.

Jürgen Peters, im Oktober 2005

Besonderer Urheberhinweis

Öffentliche Rechtswahrungsanzeige

zur Stiftung in Gründung: "the **PetArt** Foundation"

Kurzfassung: "PetArt-Foundation"

© 2004-2007 und folgende Jürgen Peters,

PCT-Weltpatentsache (unbeschränkt) im Verfahren Nr. PCT/DE2005/00598

DE-Patentsache im Verfahren Nr. 10 2005 015 558.1

Gesetzesbelehrung und Haftungshinweis:

Das Stiftungskonzept ist zu den o.g. Patentsachennummern im laufenden Patentverfahren als Verfahrenspatentsache. Weitere Anmeldungen zu technischen Sachpatenten und ggf. Verfahren sind in Vorbereitung. Diese stehen derzeit fristerhaltend still wegen des Stillstandes der Rechtspflege in Amtshaftungssachen in Deutschland. Dadurch sind auch das Deutsche Patent- und Markenamt DPMA sowie das Europäische Patentamt nicht mehr im Patentverfahren erreichbar. Dieser Sachverhalt wurde dem DPMA in Rechtswahrungsanzeige zur Einrede vorgelegt. Es hat dagegen keine Einreden und Rechtsmittel eingelegt. Den Ämtern wurde mitgeteilt, dass weitere Rechtsschutzsachen nach Patentgesetz PatG, Markenschutzgesetz MarkenG, Gebrauchs- und Geschmacksmustergesetzen geltend gemacht werden in öffentlicher Vorveröffentlichung zum Zweck der öffentlichen fristwahrenden Rechtswahrungsanzeige zur Ersatzvornahme. Auch hiergegen haben die Ämter und auch der ebenfalls befasste Bundesgesetzgeber keine Einreden oder Rechtsmittel eingelegt. Diese Sondermaßnahme ist Teil des Verfahrens der Amtshaftungssache zu § 71 Abs. 2 GVG zu Schäden nach UrhG, PatG, MarkenG und den weiteren Leistungsschutzgesetzen zur gg. Inanspruchnahme und Einziehung der Erträge Dritter bei unerlaubter Verwendung der schutzrechtsangezeigten Inhalte dieser Site und des Projekts bis zu PCT-Patentsachen zur Unbeschränktheit (incl. USA, China u. weiteren Staaten-Sonderregelungen). Es gilt hier auch ergänzend der Verschleppungsschaden zur Amtshaftung aus § 71 Abs. 2 GVG gem. Urt. d. BGH vom 11.01.2007 AZ.: III ZR 302/05 wegen Verschleppung der Einträge in die Patentrollen, die Markenschutzrechtsrollen, die Gebrauchs- und Geschmacksmusterrollen zum Schaden nach § 97 UrhG auf die möglichen und zu erwartenden Gewinne und Erträge. Erkennbare Ursache dieser Sach- und Urheberrechtslage ist die Vorgehensweise der Bundesrepublik Deutschland, Amtshaftungssachen in der Regel nicht zur Entschädigung zuzulassen, da sonst "die besondere Ehre der Behörden" gefährdet sei und damit deren Funktion als das "höherwertige Rechtsschutzgut" gegenüber den berechtigten Ansprüchen verletzter Bürger. Diese deutsche Rechtsmeinung hat der EuGH mit Urteil vom 30.09.2003, AZ.: C-224/01 als unzulässig verworfen und zur weiteren Anwendung verboten. Die Rechtsprechung der Gerichte der EU ist bindendes Bundesrecht gem. Ratifikation des Art. 46 EMRK durch die Bundesreublik Deutschland, das ist unstreitig

anerkannt durch die Europäische Union und die Bundesregierung, jedoch weiter streitig gestellt durch das Bundesverfassungsgericht und die deutsche Richterschaft, die diese geltende Bindung weiter in Streit stellen als Verletzung der nationalen Integrität als lediglich "unverbindlicher Rechtshinweis". Damit steht die Bundesrepublik Deutschland in Widerspruch zu sich selbst in der Bewertung der Rechts- und Bindungskraft der Rechtsprechung der Rechtsinstanzen der EU. Dadurch ist der Stillstand der Rechtspflege zu Amtshaftungssachen und deren Weiterungen und Folgen - hier der Patent- und Leistungsschutzsachen - eingetreten zum Stillstand auch aller Antrags- und Gebührensachen jeder Art. Damit sind alle Antrags-, Gebühren- und Vorveröffentlichungsfristen ebenfalls ausgesetzt und ruhen bis zur Wiedererlangbarkeit des gesetzlichen Verfahrens, daher gilt für jede zwischenzeitlich ergehende Rechtswahrungsanzeige der vorläufige Urheber- und sonstige Rechtsschutz jeder Art unabdingbar unanfechtbar. Die öffentliche Bekanntmachung der Urheberschaften als außerordentliche Rechtswahrunganzeige ist zwingend unanfechtbar aus Gründen der Urheberanspruchs- und -rechtswahrung samt Schadensminimierungspflichten geboten zur Schadensfolgenbeseitigung aus Urhebersachen und -rechten zu den gesetzlichen Mitwirkungspflichten zur Schadensminimierung auch des Anspruchseigentümers sowie zum ggf. weiteren Folge-Schadenssummennachweis durch Raubkopien und unerlaubte Nutzungen Dritter aus deren Umsatz- und Markterfolgen zur Schadensbezifferung nach § 97 UrhG.

Urheber- und Patentsachen Dritter: Diese sind schutzrechtlich unberührt. Die Stiftung wird sie zu gg. im Lizenzwege und durch Warenerwerb zur Nutzung bringen wie im vorliegenden Stiftungs- und Projektkonzept vorgesehen, unter Verweis auf die Zuliefererliste. Behindert sind diese "Dritten" jedoch ebenfalls zu Nutzungsausfällen aus der Verschleppung der Verwertung der eigenen Urheberschaften wie deren Fortschreibungen (Drittgeschädigte zu § 71 Abs. 2 GVG), die das Projekt- und Stiftungskonzept vorsieht, deren Modifikationen, umzusetzen durch die Zulieferer. Auch diesen entgehen daraus mögliche und von der Stiftung vorgesehene Geschäfte, Umsätze und Gewinne bis im Höhe der Auftragsvolumina der Stiftung und deren Investitionsvorgaben.

Urheber nach UrhG, PatG, MarkenG, Gebrauchs- und GeschmacksmusterG, Eigentümer und designierter Stifter:

Jürgen Peters

Inhaber der Fa. **PetArt** - freier bildender Künstler - EDV/EBV-Fachmann - ART - Design - 3-D Multimedia-AV

Unternehmen des freien Berufs nach Gesetz gemäss EStG, UStG, KSVG zu Art. 5 Abs. 3 GG lex specialis (Gewerbe- oder Handelsregistereintrag nicht erforderlich).

Steuer-Nummer 14/133/06184 - XI beim Finanzamt Braunschweig-Stadt, Wilhelm-Stasse 4, D - 38100 Braunschweig

Es gilt der Gerichtsstand des Urhebers und designierten Stifters.

Anschrift

Wilhelm-Bode-Strasse 50 Phone: 049 0531 33 48 70

D - 38106 Braunschweig Fax: 049 0531 33 15 85

eMail: petart@petart.de