

# Neue Schiffe – neue Konzepte

## Interview mit dem Kommandeur 4. Fregattengeschwader, Kapitän zur See Dirk Jacobus

**Leinen los!** Herr Kapitän Jacobus, zunächst einmal Glückwunsch zur Komplettierung Ihres Geschwaders. Am 13. Juli ist mit der Rheinland-Pfalz die 4. Einheit der Fregattenklasse F 125 (BADEN-WÜRTTEMBERG-KI.) in Wilhelmshaven in Dienst gestellt worden. Was heißt dies für Einsatz, Betrieb und Ausbildung in Ihrem Geschwader?

**Jacobus:** Die RHEINLAND-PFALZ komplettiert das Geschwader und alle Besatzungen freuen sich auf die nun folgende letzte Etappe für das Einschwingen in den Zielbetrieb F 125. Dies stellt einen wichtigen Meilenstein für unser Geschwader und die Marine dar. Damit befinden sich erstmalig alle vier Schiffe im Verantwortungsbereich der Deutschen Marine. Die feierliche Zeremonie war einerseits Endpunkt einer langen, intensiven, schwierigen Bau- und Ausrüstungsphase, gleichzeitig aber auch ein wichtiger Punkt auf dem Weg zur Herstellung der Einsatzreife des Systems F 125. Mit der Übernahme der letzten F 125 in die Marine haben wir ein zusätzliches Mittel zur zielgerichteten Ausbildung all unserer Besatzungen gewonnen, um damit ab Mitte kommenden Jahres auch vollumfänglich für die diesen Schiffen zugedachten Aufgaben durchhaltenfähig bzw. intensiv nutzbar zur Verfügung zu stehen.

Es wird wenige Ruhepausen geben, vielmehr richtet sich der Blick schon auf die kommenden Vorhaben, insbesondere die Manöver im streitkräftegemeinsamen und multinationalen Umfeld in der zweiten Jahreshälfte. Dem dabei nachzuweisenden Stand der technischen Einsatzreife als weiterem Meilenstein der Einführung des Waffensystems F 125 sehen wir mit großer Zuversicht entgegen.

**Leinen los!** Was ist das Neue an den Fregatten der Klasse 125?

**Jacobus:** Die F 125 der BADEN-WÜRTTEMBERG-Klasse wurde aus den Erfahrungen der asymmetrischen Seekriegsführung entwickelt. Dabei sollen sie vielseitig zu Konfliktverhütung, Krisenbewältigung sowie Eingreif- und Stabilisierungsoperationen einsetzbar sein. Die neuen Schiffe sollen dazu bis zu zwei Jahre im Einsatzgebiet stehen können. Damit wird erstmals das Konzept der Intensivnutzung umgesetzt. Das bedeutet eine deutlich längere Verfügbarkeit im Einsatz. Zur Ausgestaltung dieses Ansatzes wurde ein hoher Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad umgesetzt. Hierbei wurde die Größe

der Stammbesatzung im Vergleich zu den anderen Schiffsklassen deutlich reduziert und das Mehrbesatzungsmodell (MBM) eingeführt. Das Konzept sieht einen regelmäßigen Besatzungsaustausch im In- und Ausland vor. Weiteres bestimmendes Merkmal ist die hohe Manövrierfähigkeit im Verhältnis zur Größe. Für uns, für die Marine allgemein, bedeutet das in vielen Bereichen „Umdenken“. So große Schiffe mit diesen technischen Innovationen mit wenigen Menschen rotierend langfristig zu bewegen, das kreiert nicht nur Herausforderungen für die Frauen und Männer, die das Schiff bewegen und einsetzen, sondern für alle Bereiche der Marine und der Streitkräfte. Vorschriften



und Regelungssysteme müssen auf das neue Betriebskonzept abgestimmt sowie die Individual- und Einsatzausbildung auf See und Land muss angepasst werden. Die Zusammenarbeit zwischen „blauer“ und „grüner“ Marine wird auf ein neues Level gehoben – die Liste ist ungeheuer lang. Letztlich muss diese Innovation in all unseren Köpfen stattfinden, um erfolgreich zu sein.

**Leinen los!** *Der Zulauf der Schiffe hat sich ja gegenüber der ursprünglichen Planung um einiges verzögert. Was waren die Gründe dafür und gibt es jetzt noch „Restarbeiten“ zu erledigen?*

**Jacobus:** Die Bauphase der Fregatten F 125 war durch Herausforderungen geprägt, da in vielen Bereichen technisches Neuland in der Deutschen Marine betreten wurde. Vor allem die Informationssicherheit ist bei diesem Projekt besonders vielschichtig und verlangt von uns und der Industrie viele technische Anpassungen.

Generell sind Verzögerungen bei der Fertigstellung hochkomplexer Systeme, wie Kriegsschiffen, nicht unüblich, jedoch sind die meisten sogenannten Funktionsstörungen nicht vorhersehbar. Daher werden jetzt alle Restpunkte, welche zum Teil das Resultat aus den angesprochenen Verzögerungen im Bauvorhaben sind, in enger Kooperation zwischen allen Beteiligten aus Industrie und Bundeswehr abgearbeitet.

Die Verzögerungen, wesentlich sogenannten „Projektstörungen“ geschuldet, bringen neben den eigentlichen Restarbeiten in den kommenden Monaten noch Aufgaben mit sich, die der Anpassung der Systeme an die neuesten Standards der Informationssicherheit dienen. Dies wäre ohnehin nötig gewesen, denn die gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Schließung des Bauvertrags waren in diesem Bereich schlicht andere, als sie es heute sind. Nichts ändert sich so schnell wie die Anforderungen an die IT-Sicherheit, dem tragen wir mit der Aktua-

lisierung von Hard- und Software zum Beispiel im Rahmen der sogenannten Härtingsmaßnahmen Rechnung. Eigentlich wären wir nach ursprünglicher Planung bereits seit Jahren im Einsatzbetrieb mit diesen Schiffen. Aufgrund des späteren Zulaufs finden diese Maßnahmen zwar zum gleichen Zeitpunkt, aber eben vor dem ersten Einsatz statt.

**Leinen los!** *Ein neues Schiff, die RHEINLAND-PFALZ, kommt, ein altes, die LÜBECK, geht. Diese ist erst unlängst letztmalig nach einem Einsatz im Mittelmeer in ihren Heimathafen, die 4. Einfahrt in Wilhelmshaven, eingelaufen, nach insgesamt 32 Jahren Dienstzeit und dabei gefahrenen 863 449 sm, 40-mal round the world, und wird jetzt auf die Außerdienststellung vorbereitet – die letzte ihrer Art, der Klasse 122. Was bedeutet das Ende dieser traditionsreichen Schiffsklasse, was ist das Vermächtnis dieser Schiffe und ihrer Besatzungen? Sie planen ja sogar ein Buch dazu.*

Soldaten der Bordeinsatzkompanie 2 des Seebataillons ziehen bei der Erprobung des Bootstyps BUSTER an der Fregatte F 222 BADEN-WÜRTTEMBERG im Kattegat vorbei





Foto: Bundeswehr/Elmar Bornkessel

**Soldaten des Navigationsteams auf der Brücke der Fregatte F 224 SACHSEN-ANHALT beobachten auf ihren Monitoren die enge Passage um Holnis in der Flensburger Förde**

**Jacobus:** Mit der LÜBECK geht die Ära einer Klasse von zuverlässigen Schiffen, die über Generationen hinweg mit ihren Besatzungen der Marine und der Bundesrepublik Deutschland treu gedient haben, zu Ende. Man wird die LÜBECK, so wie auch schon ihre Schwesterschiffe, vermissen, und ich möchte dies auch als Verlust für die Flotte bezeichnen. Das Vermächtnis, welches die acht Einheiten hinterlassen, lässt sich schwer in Worte fassen, daher ist aktuell die Erstellung eines Bildbandes über die Geschichte der F 122 und die Geschichte(n) ihrer Besatzungen in Planung. Der Fokus liegt hier jedoch tatsächlich auf den Menschen, die diese Schiffe zur See gefahren und was sie dabei erlebt haben, denn es gibt ja bereits viele gute Sachbücher, in denen man die technischen Aspekte sehr gut nachlesen kann. Wir wissen noch nicht genau, was am Ende herauskommt, denn wir leben von den vielen kleinen und größeren Anekdoten, von denen es in 40 Jahren reichlich gibt, die uns die ehemaligen Besatzungsangehörigen, deren Familien, die Patenländer und auch die Bauwerften übermitteln. Diese Geschichten sammeln wir gerade und wollen sie in den kommenden Monaten in einen bunten, lebendigen Abriss über die F 122 in der Marine zusammenfassen. Ich bin selbst sehr gespannt, was wir da alles aus den Schatzkisten herausholen können, aber was wir bereits haben, das gibt Anlass, sich auf diesen Bildband zu freuen.

Foto: Bundeswehr/Kim Coulling

**Leinen los!** Mit den neuen Fregatten der Klasse 125 ist ja auch ein innovatives Betriebskonzept eingeführt worden – Stichworte Mehrbesatzungsmodell und Intensivnutzung, also der tumusmäßige Wechsel von verschiedenen Besatzungen für ein Schiff und die Streckung der planmäßigen Instandsetzungszeiträume auf bis zu zwei Jahre Einsatzverfügbarkeit der einzelnen Schiffe. Wie haben sich diese beiden Elemente, Mehrbesatzung und Intensivnutzung, bisher in der Praxis bewährt?

**Jacobus:** Ich halte das MBM weiterhin für eine wirklich innovative und wirkungsvolle Stellschraube für die personellen und operativen Herausforderungen der

Gegenwart und Zukunft. Die positiven Effekte, wie zum Beispiel planbare und reduzierte Abwesenheit, werden allerdings erst mit der vollständigen Implementierung aller Eckpfeiler des Konzeptes (Einsatzausbildungszentrum, acht Besatzungen, Landanlagen, Werftgruppe) zum Tragen kommen, dann aber richtig. Aktuell sind wir dabei erst auf halbem Weg, nicht nur dem verzögerten Projektfortschritt geschuldet, sondern auch den allgemeinen Personalgewinnungsherausforderungen. Wir müssen kontinuierlich und mit breiter Brust nach außen zeigen, wofür wir stehen, was die Einzigartigkeit unseres Berufes ausmacht und was wir leisten können. Mit reduziertem Personalkörper fällt es uns aber gleichermaßen schwer, genau das auch noch auf die Schultern zu nehmen. Also müssen wir dafür sorgen, dass Lasten und Vorzüge unseres Berufes in Balance stehen, und ein Eckpfeiler dafür ist das MBM. Nur erfüllen sollten wir es, sonst verkehren sich die damit versprochenen Effekte schnell ins exakte Gegenteil. Reduzierte Besatzungen sind „störanfälliger“ bei Vakanzen und die temporäre Kompensation von Vakanzen hebt ganze Besatzungen aus. Bisher hat sich – im Rahmen der bereits geschaffenen Möglichkeiten – das MBM bewährt und daher bin ich sicher, dass es sich auch im Einsatz bewähren wird.

Wenn wir mit voll umgesetztem MBM in den konzeptionell vorgesehenen Zielbetrieb gehen, dann wird der Wert auch voll erkennbar. Flexible, gut vorbereitete, nicht vom Grundbetrieb an Bord vor dem Einsatz bereits angeschlagene und somit



**Ausbildungsfahrt an Bord der BADEN-WÜRTTEMBERG: Soldaten kontrollieren am Monitor den Kurs des Schiffes**

ausgeruhte Besatzungen lösen „abgefahrene“ Besatzungen innerhalb weniger Tage im Einsatzgebiet ab und sind sofort schlagkräftig. Überraschend ausfallende Besatzungen – Corona hat gezeigt, wie schnell eine Besatzung „aus dem Rennen genommen“ werden kann – können kurzfristig durch andere ersetzt werden, Abwesenheit wird aber generell planbarer und vor allem begrenzt. Und dieser Attraktor wird Wirkung entfalten, auf Zufriedenheit, Durchhaltefähigkeit und auf die Wahrnehmung von außen.

**Leinen los!** Wie funktioniert eigentlich der „Kreislauf“ der Besatzungen und ist es in Zeiten knappen Personals nicht sehr ambitioniert, für ein Schiff mit mehreren Besatzungen zu planen?

**Jacobus:** Der Kreislauf der Besatzungen gestaltet sich eigentlich selbsterklärend. Im Zielbetrieb werden bis zu zwei Schiffe im Einsatz gleichzeitig betrieben und ein Schiff für den letzten Schritt der Einsatzausbildung verwendet, während sich das vierte Schiff in der Instandsetzung befindet. Wir planen, die für Monate im Einsatzgebiet stehende Besatzung durch die Besatzungen zu ersetzen, die vorher die Einsatzausbildung an Land und in See abgeschlossen haben. Die vollständige Übergabe im Einsatzgebiet wird weniger als eine Woche zwischen abgebender und ankommender Besatzung dauern, anschließend fliegt die abgebende Besatzung heim und die neue Besatzung betreibt die Plattform sofort weiter. Die abgelöste Besatzung geht dann in eine Ruhephase zu Einsatznachbereitung/Urlaub, danach formiert sie sich wieder. Die normale Personalrotation innerhalb der Besatzung wird vollzogen und dann beginnt sukzessive wieder die Hinführung auf den nächsten Einsatz durch sogenannte „Refresher“-Ausbildungen an Land und in See oder einen neuen, vollständigen Einsatzausbildungsplan.

Da die Besatzungen der F 125 von der Konzeption her kleiner sind, planen wir netto sogar mit weniger Personal als vorher. Dies kann durch den hohen Grad der Automation erreicht werden. Nicht vergessen dürfen wir aber, dass nur die Stammbesatzung der F 125 signifikant kleiner ist. Mit der Einschiffung der zusätzlichen Besatzungskomponenten, zum Beispiel den Soldaten des Seebataillons oder der Hubschrauber-Komponente, wachsen die Besatzungen für



Foto: PZ Marine Wilhelmshaven

### Dirk Jacobus (53)

1990	Eintritt in die Bundeswehr, Wehrpflichtiger bei Stab Stabskompanie WBK VI München
1990 – 1991	TSK- und Laufbahnwechsel, Crew VII/91
1991 – 1992	Regelausbildung Offizieranwärter an den Schulen der Marine, Segelschulschiff GORCH FOCK
1992 – 1996	Studium der Pädagogik an der Universität der Bundeswehr München
1996 – 1997	A-wertige Ausbildung Seeminenkriegführung, Schulen der Marine
1997 – 1999	III/II WO Minenjagdboot BAD RAPPENAU
1999 – 2000	I WO Minenjagdboot WEIDEN
2000 – 2001	B-Lehrgang „Operation“, Marineoperationsschule Bremerhaven
2001 – 2003	I Führungswaffenoffizier/II Schiffseinsatzoffizier Fregatte BAYERN
2003 – 2004	I Schiffseinsatzoffizier Fregatte SCHLESWIG-HOLSTEIN
2004 – 2006	1. Lehrgang General-/Admiralstabsdienst National der Streitkräfte (1. LGAN SK), FüAK Bw Hamburg
2006 – 2008	J3 Staff Officer Maritime Operations/Joint Planning, Synchronization & Assessment JFC HQ Neapel (NRF 9/10)
2008 – 2010	Erster Offizier Fregatte HESSEN
2010 – 2012	Sachgebietsleiter 25 – Personalamt der Bundeswehr, Abteilung III Marine
2012 – 2014	Kommandant Fregatte HESSEN
2014 – 2015	Referent Bundesministerium der Verteidigung P I 1
2015 – 2017	Dezernatsleiter Werbung und Beratung, Karrierecenter der Bundeswehr Hannover
2017	Kommandeur 4. Fregattengeschwader

den Einsatz nahezu auf die altbekannte Größe auf. Mir ist wichtig zu betonen, dass insbesondere die Bordeinsatzgruppen zwar in den Landphasen nicht an Bord sind und ihre eigene Grundlagenausbildung in Eckernförde absolvieren, für das Einsatzbildungsprogramm und den Einsatz sind sie aber durchgehend an Bord, denn nur wer gemeinsam trainiert, wird auch gemeinsam erfolg-

reich kämpfen können. Und hier sind wir gemeinsam mit dem Seebataillon bereits riesige Schritte nach vorn gegangen, haben die Zusammenarbeit zwischen Wilhelmshaven und Eckernförde auf bislang unbekanntes Maß intensiviert. „Mehrere Besatzungen pro Schiff“ klingt nur vordergründig ambitioniert, denn ein funktionierendes, eingenommenes und vor allem eingespieltes Sys-

Foto: Bundeswehr/Leon Rodewald



**NORDRHEIN-WESTFALEN F 223 begrüßt die Fregatte LÜBECK bei deren Rückkehr am 15. Juni 2022**

Foto: Bundeswehr/Julia Kelm



**LÜBECK läuft zum letzten Mal nach einem Einsatz in die 4. Einfahrt in Wilhelmshaven ein**

tem kann unsere Rekrutierungsherausforderung ausgesprochen positiv beeinflussen. Dies ist der Maßstab, an dem ich mich bzw. mein Geschwader messen lassen muss.

**Leinen los!:** *Ist die Technik an Bord und auch die Materialverfügbarkeit, Stichwort Ersatzteile, durchhaltefähig genug für das Ziel zweijährigen Durchfahrens?*

**Jacobus:** Ja, da die Marine von Anfang an damit geplant hat und die Schiffe entsprechend gebaut wurden. Letztlich werden wir diesen Nachweis erst im Einsatz erbringen können, aber ich möchte eines unterstreichen: Diese Schiffe, wenn auch noch unter Werftflagge, fahren teilweise schon viele Jahre mehr, als die normale Betriebsperiode es vorgibt – und das ohne planmäßige Instandsetzung.

Auch wenn sie noch nicht wirklich anderen klimatischen Verhältnissen langfristig ausgesetzt waren – sie fahren, Tag für Tag! Und dem Schiff ist es egal, was für einen Auftrag es hat, ob Erprobung in der Eckernförder Bucht oder Embargoüberwachung im Mittelmeer. In beiden Fällen fährt es – und F 125 tut das schon viel länger als zwei Jahre. Vielmehr machen mir unsere restriktiven Vorschriften Sorgen, und zwar dahingehend, ob eine zweijährige Intensivnutzung sich zum Beispiel mit dem Prüfwesen und dessen Fristen vereinbaren lässt. Das Schiff selbst macht mir jedenfalls kaum graue Haare.

**Leinen los!:** *Wie muss man sich einen Besatzungswechsel im laufenden Betrieb vorstellen? Wie verläuft z.B. die Material-*

*übergabe zwischen zwei Besatzungen? Früher war das ja immer eine sehr zeit- aufwendige Arbeit beim Dienstposten- wechsel.*

**Jacobus:** Beim Besatzungswechsel läuft vieles im Vorfeld digital ab. Es gibt entsprechende Prüf- und Checklisten, durch die ein eigenes System entwickelt wurde. Durch den regelmäßigen Wechsel werden diese Abläufe deutlich öfters exerziert. Schlussendlich braucht es als Planwert vier Arbeitstage für eine „Eins-zu-Eins-Übergabe“ im Einsatzgebiet. Daher ist die richtige Vorbereitung alles. Im Laufe der Zeit wird es zur Normalität und der Zeitaufwand wird sich zunehmend auf ein planbares Maß einpendeln.

**Leinen los!:** *Apropos Besatzungen: Hat man sich mit den Auswirkungen der EU-Arbeitszeitrichtlinie arrangieren können? Damit ist ja auch der Auszug der Besatzungen von den Schiffen im Heimathafen einhergegangen. Hat dadurch und durch das Mehrbesatzungskonzept die vormals enge Verbundenheit von Besatzung und „ihrem“ Schiff gelitten? Und wäre dies im Hinblick auf die Attraktivität des Arbeitsplatzes Marine nicht gar ein Rückschritt?*

**Jacobus:** Tatsächlich stellt die Soldatenarbeitszeitverordnung durchaus eine Herausforderung dar, ist aber keineswegs ein Show-Stopper. Die Problematik steht im Zusammenhang mit der personellen Verfügbarkeit bzw. noch immer aufwachsenden Besatzungen sowie der Tatsache, dass aktuell sechs von acht Besatzungen aufgestellt sind. Die Besatzungen GOLF und HOTEL folgen in den nächsten Jahren. Deshalb wird dieser Aspekt mit der Zeit zunehmend in den Hintergrund rücken.

Bezüglich der Identitätsthematik ist es kein Rückschritt, da die Soldaten sich nicht mehr dem einzelnen Schiff, sondern mit der Schiffsklasse und jedem einzelnen der vier Schiffe verbunden fühlen. Dabei darf nicht der Trugschluss aufkommen, dass sich die Besatzungen ihren Schiffen nicht so verbunden fühlen, nur weil ein anderer Name draufsteht. Ein funktionsfähiges Schiff ist die Lebensversicherung jeder Crew und hinsichtlich der „Wohlfühllose“ stelle ich eine bemerkenswerte Kreativität fest, sich liebevoll eingerichtete, temporäre Wohnräume zu schaffen.

Man muss dabei beachten, dass die Besatzungen F 125 größtenteils bereits

mit dem MBM aufgewachsen sind und es vom ersten Tag an gelebt haben. Für sie ist die gedankliche Umstellung wesentlich leichter, als wenn ich plötzlich das Besatzungskonzept auf Schiffsklassen umstelle, die vorher „Ein Schiff – eine Besatzung“ gelebt haben.

Ich habe das Gefühl, dass wir in diesem Bereich mit sehr vielen Vorurteilen innerhalb und außerhalb der Marine zu kämpfen haben, vor allem in den Bereichen, in denen man eben nur das „traditionelle“ Konzept kennt. Wie man so schön im Volksmund sagt: „Was der Bauer nicht kennt, das isst er nicht“. Die Skeptiker frage ich immer, ob sie ernsthaft glauben, dass ein Soldat weniger leidenschaftlich kämpft und sich „verteidigt“, nur weil eine andere Hausnummer auf seiner Dienststelle klebt. Was ich erlebe ist, dass übernehmende Besatzungen innerhalb weniger Stunden ihre anvertraute Einheit „in Besitz nehmen“, ihre Besatzungsflagge setzen und die Plattform hegen und pflegen. Die Besatzungen wissen, in wenigen Monaten müssen sie das Schiff im erwarteten Zustand übergeben, ansonsten würden die Nachfolger das Schiff nämlich nicht übernehmen. Natürlich machen wir dabei noch Fehler, aber die passieren in jedem anderen System auch. Der kontinuierliche Verbesserungsprozess ist und bleibt mein ständiger Anspruch.

**Leinen los!:** Sind Patenschaften bei mehreren Besatzungen eines Schiffes noch von gleicher Wertigkeit und Intensität?

**Jacobus:** Ja, das sind sie. Was die Marine prägt, sind leidenschaftliche und gelebte

Patenschaften – mit den Schiffen und vor allem mit den Besatzungen. Natürlich bringt das MBM auch hier seine neuen Fragestellungen mit sich, aber keineswegs sind diese negativ zu beantworten. Die Patenschaftsländer und ihre Freundeskreise nehmen die Besatzungen an und die Besatzungen auch ihre wechselnden Paten. Letztlich vergrößert sich der Patenschaftspool sukzessive und ist dabei nicht weniger intensiv.

**Leinen los!:** Was sind die Auswirkungen des Ukraine-Krieges und dieser „Zeitenwende“ für Ausbildung und Einsatz von Marinestreitkräften und Ihrer Schiffe im Besonderen?

**Jacobus:** Die Zeitenwende hat uns nur deutlicher und ungeschönt vor Augen geführt, was wir schon wussten und bereits ausbildungstechnisch angegangen sind. Gestern wie heute gilt das Credo „Train as you fight“. Wir bilden unsere Soldaten zum Bestehen und Siegen im Gefecht aus. Am Kern dieser Einsatz- und Gefechtsausbildung hat sich im Grunde nichts geändert, die aktuellen Ereignisse machen lediglich die Inhalte leichter vermittelbar. In ein fiktives und weit entferntes Szenario braucht sich keiner mehr hineindenken. Mit den gesetzten Prioritäten lassen sich die Ziele, nach außen genauso wie nach innen, konsequenter verfolgen.

**Leinen los!:** Wie geht es jetzt weiter mit der „alten“ LÜBECK und der „neuen“ RHEINLAND-PFALZ und wie sieht das absehbare Fahrprogramm Ihres Geschwaders aus?



**Ausbildungsfahrt – Oberleutnant zur See auf der Brücke einer Fregatte Kl. 125**

**Jacobus:** Die finale Entscheidung über den Verbleib der Fregatte LÜBECK wurde noch nicht getroffen. Grundsätzlich steht zur Debatte, das Schiff entweder zügig zu verwerten oder entmilitarisiert an einen potenziellen Käufer zu überführen. Für die RHEINLAND-PFALZ stehen im zweiten Halbjahr dieses Jahres zahlreiche Seefahrtsvorhaben wie z.B. Funktionsnachweise der Waffenketten und die Teilnahme an einer streitkräftegemeinsamen und multinationalen Übung an. Perspektivisch ist das Ziel die Herstellung der technischen Einsatzreife bis Mitte 2023. Gesamtheitlich betrachtet ist das Fahrprogramm für alle Einheiten, wie auch in den letzten Jahren, eng getaktet und herausfordernd.

**Die Fragen stellte Frank Ganseuer.**



**Eines der neuen Unterakunftsgebäude im Marinestützpunkt Wilhelmshaven**